

---

*Uuraan uhmakkaat lastaajat -  
oman onnensa seppinä 1897 - 1914*

---

**Martti Kosonen**

---

---

**Martti Kosonen**

# Sisältö

Salaperäinen Uuras .....	3
Toisenlainen todellisuus .....	5
<b>Viipurin veräjänvartijana .....</b>	<b>7</b>
Uuras puun vientisatamana ...	8
Saimaalta Uuraaseen ja maailmalle. ....	8
Kanavan kautta ja höyryn voimalla .....	10
Vuoksen puu edullisesti Uuraaseen .....	11
Kotka - Uuraan kilpakumppani .....	11
Lavenevalla lautatiellä .....	12
Laivauskauden elämää .....	14
Laiva työmaana .....	14
Herran hallusta heitteille ....	16
<b>Ensimmäinen koitos. Uuras-rettelöt 1896. ....</b>	<b>17</b>
Yhdessä uhkaa torjumaan ...	18
Työväenyhdistyksen perustaminen .....	19
Kilpasoutua Uuraansalmella. ....	20
Rahavalta ja nyrkkivalta ...	20
Ydinjoukko ja muut .....	21
Syyt sysissä eli sepissä .....	22
Tilinpäätös .....	22
Miten työyhteisö kehittyi? ..	22
Aatteet ja lainavaatteet .....	25
Uuraalainen "wrightiläisyys"....	26
Stuubarit ja urakkamiehet ....	26

Stuuvareiden uhkakuvat ....	27
Urakkamiehet .....	27
Urakka-, työväenyhdistys, vai? .....	28
Tapaus Ryövälinniemi .....	28
Uuraan TY yksinvaltiaaksi ..	29
Tarjouksen taustaa .....	29
Paikallista sopuilla ja hyljeksintää .....	30
Kansalaistietoisuuden kasvu ..	31
<b>Toinen koitos - sosialismin tulo .....</b>	<b>33</b>
Wallin valtausyritys .....	34
Lastaajat ahtaalla .....	34
Walli & Co:n lorun loppu. ....	35
Yhdistys vai ammattiosasto?....	36
Työväen yhdistystoiminta vakiintuu .....	36
Lautatarhaväki .....	38
Sahateollisuusliiton helmaan .....	39
<b>Uuraan uudistunut Työväenyhdistys ....</b>	<b>41</b>
Yhdessä punalipun alla .....	42
Organisaatorakenne .....	42
Vaalityö..... .....	43
Työväentalohanke .....	43
Kullervon kosto - uuraalaisittain .....	44
Seutukunnan kummisetä ....	45
<b>Kolmas koitos - kohtalonhetket .....</b>	<b>49</b>
Federeissi .....	50
Tuntematon taustavaikuttaja .....	51
Soitellen sotahan .....	52

Suomen Satamatyöntekijäin liitto .....	52	Omintakeisia työväenyhdistymiä .....	68
Valtakunnallinen organisaatio .....	53	Federeissin täsmäisku .....	70
Monenlaista meininkiä .....	53	Kehitystä eri suuntiin .....	71
Uuraan viisii .....	54	<i>Epilogi - nyrkki taskuun</i> .....	75
Työnantajain rintaman rakoilua .....	55	Yritys hyvä - tulos nolo .....	76
Uuraan pulmallinen tilanne .	56	Työnantajapuoli kiristi otettaan. ....	76
Uuraalaisten umpiperä .....	58	Ammattiosastot - da, osuuskunnat - njet .....	77
Stuuvariyhdistyksen uusi tuleminen .....	59	Edelleen Uuraan viisii ....	77
<i>Koivusaaren satama ja sen toisenlainen työyhteisö</i> .....	61	Lähteet .....	79
Viipurin pohjoisväylä .....	62	Kirjat .....	80
Koivusaaren syväsatama . ....	62	Sanoma- ja aikakauslehtiä	81
Tervasaari .....	62	Viipurin veräjänvartijana	81
Propsien vienti Viipurista ....	63	Ensimmäinen koitos. Uuras rettelöt 1896. ....	82
Helppoa rahaa luonnon kustannuksella .....	63	Aatteet ja lainavaatteet ....	82
Viipurin propsinvienti ja - viejät. ....	64	Toinen koitos - sosialismin tulo. ....	82
Propsien lastaus ja lastauspaikat .....	64	Uuraan uudistunut Työväenyhdistys .....	83
Hajanainen työyhteisö .....	67	Kolmas koitos - kohtalonhetket .....	84
Koivusaaresta hyötyjät .....	67	Koivusaaren satama ja sen toisenlainen työyhteisö .....	84
		Epilogi - nyrkki taskuun ....	85



---

## Salaperäinen Uuras

Suomessa alkoi työläisten järjestäytyminen 1800-luvun viimeisillä vuosikymmenillä. Elettiin poliittisen työväenliikkeen alkuaikojä eli wrightiläiskautta. Uuras oli tuolloin hyvää vauhtia kasvamassa todelliseksi suursatamaksi. Vuonna 1896 perustettiin jälkipolville arvoituksellinen työväenyhdistys.

Eri paikkakuntien wrightiläisillä työväenyhdistyksillä oli valtakunnallisena yhteyselimenään valtuusto. Uuraaseen perustetusta yhdistyksestä ei valtuustolla ollut mitään virallista tietoa, vaikka Viipurin Työväenyhdistys oli vahva wrightiläisyyden tukikohta Uuraan naapurissa ja sen puheenjohtaja oli toimi ”kättilönä” Uuraan työväenyhdistystä perustettaessa, mistä tarkemmin tuonempänä. Niinpä valtuuston kokoontuessa syksyllä 1896 kummasteltiin Uuraan rettelöiden saaman julkisuuden takia:

- Mitä laatua uutisissa mainittu työväenyhdistys on ja onko sillä vahvistettuja sääntöjä ja mitä roolia se rettelöissä näytteli? (**Työväen lehti, 1896, nro 43, s. 4**)

Uuraalaisia ei nähtävästi silloinen työväenpolitiikka suuremmin kiinnostanut, eivätkä he tässä mielessä pitäneet melua itsestään.

Seitsemisenkymmentä vuotta myöhemmin ei oltu paljontakaan viisaampia.

- Uuraan työväenyhdistyksen luonne on jäänyt epäselväksi, sillä eräiden lähteiden mukaan se oli ensi sijassa lastaus-työntekijöiden ammattiosasto. Toisten lähteiden mukaan se kulki kyllä työväenyhdistyksen nimellä, mutta sen tehtävänä oli lastausurakoiden hankkiminen suoraan työntekijöille. (**Soikkanen 1970, s. 98**).

Professori Hannu Soikkanen perusti tutkimuksensa aineistoon, jonka opettaja August Anto keräsi ja tallensi. Tulipalo tuhosi Uuraan työväentalon yläkerran vuonna 1930. Samalla paloi työväenyhdistyksen arkisto poroksi. Antolle ei jäänyt kerättävää eikä Soikkaselle dokumentteja.

Uuraan Työväen alkuaikojen järjestäytymistä tutkittaessa on jouduttu turvautumaan muistitietoon. Ongelmia on syntynyt siksi, että muistelijat eivät 1950-luvulta lähtien kertoneet omista kokemuksistaan vaan Uuraan työväenyhdistyksen alkuaikojen kuvaukset olivat pitkälti kuulopuheiden varassa. Asiaa olen perusteellisemmin pohtinut artikkelissa, ”Uuraan lastaajien menestystarina 1896 – 1914”. (**Kosonen tulossa**).

## Kirjallisuuden kertomaa

Varhaisin Uurasta, sen asujamista ja työväestön yhteenliittymistä käsittelevä teos on, *Johannes, Viipurin läänin Rannan kihlakuntaan kuuluneen Joanneksen pitäjän historia- ja muistelmateos* (Olavi Autero 1959). Tämä Johanneksen pitäjän historia käsittelee Uuraan asioita ennen vuonna 1932 tapahtunutta Uuraan seudun liittämistä Viipurin kaupunkiin. Perusteellisesti ovat Uuraan seudusta kertoneet

tri Raimo Päiviö (1992) Uuraan Saariston säätiön kustantamassa paikallishistoriikkissa *Uuras*, jonka alaotsikossa, kehitys tiivistetään kahteen sanaan, ”luotsikylästä suursatamaksi”. Tietokirjailija-aviopari, Lyht’paalu lehden päätoimittaja Eero Paananen ja Ravansaari Seuran puheenjohtaja Sini Paananen (2006) ovat koostaneet lukuisiin, seutua käsitteleviin teoksiin ja Lyht’paalu-lehden artikkeleihin perustuvan teoksen, *Viipurin lahden saaristo, Siel kaik Ol paremmin*. Viimeisin on lukuisten kirjoittajien eri

aihepiirejä käsittelevä **Uuraalaiset ry:n** juhla-julkaisu vuodelta 2015, *Uuras, Viipurin portti maailman merille*. Paikallisiväriä antavat lukuisat muistelmateokset ennen kaikkea *Ravansaari ja sen läntiset naapurisaaret* (Tiili et al 1967) sekä *Uuras, muistojen saari* (Pusa et al 1981). Molempiin liittyy vielä erillinen kuvateos.

Yllämainittuihin, Uuraasta kertoviin teoksiin tukeutuen ei lukijalla kuitenkaan ole edellytyksiä tarkentaa Soikkaselle epäselväksi jäänyttä Uuraan työväenyhdistyksen ”meininkiä” tai ylipäänsä muodostaa yhtenäistä, loogisesti etenevää kokonaiskuvaa Uuraan sataman ja sen lautatarhojen työväestön oloista ja järjestöllisestä toiminnasta vuosilta 1896 - 1914. Muutama esimerkki asian valaisemiseksi.

#### Mitkä syyt johtivat Uuraan työväenyhdistyksen perustamiseen vuonna 1896?

- Keväällä kilpailevia ahtausliikkeitä oli kaikkiaan kolme, nimittäin C. **Borenius**, Gust. Cederberg & kumpp. ja lisäksi Kauppahuone **Rosenius**. (Autero 1959 s. 303)

Kirjoittaja tekee sellaisen johtopäätöksen, että y.m. ahtausliikkeiden välinen *kilpailu* alensi työväen palkkoja, aiheutti ”mieltenkuohua” ja johti työväenyhdistyksen perustamiseen.

Tämä *kilpailuun* perustuva johtopäätös toistui *Ravansaari*-teoksessa s. 142 ja Päiviöllä s. 254.

**Auteron** lähdeviitteet perustuvat vuoden 1896 Wiipurin Sanomien artikkeleihin. Hänen ilmoittamisensa lehden numeroissa ei kuitenkaan ole mainintaa y.m. kilpailusta. Sen sijaan Wiipurin Sanomien nro 148, joka ei esiinny viiteluettelossa, esitetään mainintunlainen ajatus, mutta seuraavassa numerossa pahoitellaan artikkelin painovirhettä, missä nimi **Rosenius** oli muuttunut **Boreniukseksi**. *Ravansaari*-teoksessa eikä Päiviöllä ole lähdeviitteitä asiasta.

Itse asiassa varsinaisia ahtausliikkeitä ei Uuraassa 1890-luvulle tultaessa ollut ensinkään ja ”mieltenkuohu” ei johtunut niiden keskinäisestä kilpailusta

vaan niiden ilmaantumisesta Uuraaseen, kuten tullaan jatkossa näkemään.

#### Milloin perustettiin Lastausammattiosasto?

- Työväen järjestötoiminta pantiin Uuraassa alulle 6.3.1896. Muutamaa päivää myöhemmin oli uusi kokous. Valittiin johtokunta, johon puheenjohtajaksi tuli J. Pirhonen Ravansaarelta ja jäseniksi K. Aholainen, V. Ottonen, K. Närjä, A. Ahokas, N. Huunonen ja H. Immonen Uuraan puolelta, M. Käki ja **A. Roslakka** Tapolasta, A. Ruotsalainen ja Tapola Ravansaarelta sekä Sahala Rahkasaaresta. Tässä kokouksessa hyväksyttiin myös säännöt ja nimeksi ”Uuraan lastausammattiosasto”. (Uuras 1981s.178).

Sama ajatuskuvio toistuu myöhemmin esim. (Päiviö 1992 s. 254, Leino-Kaukiainen 2013 s. 457 ja Huunonen - Peltonen 2015 s. 116).

Epäilyä ei herättänyt se seikka, että johtokuntaan valittu Antti Roslakka oli vuonna 1896 vasta 14 vuoden ikäinen pojankloppi, jota tuskin olisi valittu aikamiesten joukkoon.

Myöskään *Ravansaari* teoksen ”Myllysen Anttoskaa” ei otettu todesta (Tiili et al 1967 s. 145. ”Anttoskaa” tuki *Viipurinlahden saaristo*-teos. (Paananen E. ja S. 2006 s. 58). Anttoska kertoi lastausammattiosastoa edeltävästä stuuvari yhdistyksestä. Minkälaisesta ja milloin toimineesta selviää sekin tuonnempana.

#### Myytti ”oikeasta työväenyhdistyksestä”.

- Eräiden tietojen mukaan Uuraan työväenyhdistyksen perustava kokous pidettiin ”heinäkuun lopussa”; eräs painettu tieto kertoo, että se tapahtui 8.8.1905 Uuraan VPK:n talossa. Kokoukseen oli saapunut runsaasti osanottajia, joista yhdistykseen liittyi noin 100 jäsentä. Mukana oli myöskin Viipurin työväenyhdistyksen puheenjohtaja **T. Lehtovaara**, jonka ehdotuksesta päätettiin liittyä Viipurin työväenyhdistyksen alaosastoksi, koska siihen aikaan ei ollut varmuutta siitä saatiinko itsenäisen työväenyhdistyksen säännöille viranomaisten vahvistusta. Nimeksi hyväksyttiin, Viipurin työväenyhdistyksen Uuraan haaraosasto. (Pusa et al 1981 s. 179).

Viipurin työväenyhdistys kuului silloin sosiaalidemokraattiseen puolueeseen ja Uuras sen haaraosastona liittyi samaan puolueeseen automaattisesti.

Myöhemmin katsottiin *poliittinen* työväenliike Uuraassa tällöin alkaneeksi ja vuoden 1905 yhdistys *uudeksi varsinaiseksi* Uuraan työväenyhdistykseksi vastakohtanaan vanha, vähättelevästi, *vain* ammat-tiosaston luonteiseksi mielletty vuoden 1896 yhdis-tys.

**Hannu Soikkanen** nähtävästi epäili poliittisten pe-rusteiden vaikuttavuutta Uuraan työväenyhdistyk-sen syntymiseen vuonna 1905.

- Vuoden 1905 kesällä ruvettiin Uuraaseen perusta-maan “todellista” työväenyhdistystä, johon voisivat kuulua kaikkien ammattialojen työntekijät ja jossa käsiteltäisiin kaikkia yhteiskunnallisia kysymyksiä. (**Soikkanen 1970 s. 98**)

**Soikkanen** on pannut *todellinen*-sanan lainaus-merkkeihin. Päiviö puolestaan hämmästelee sään-nöissä käytettyä *lautatarha*-nimitystä.

- Tosin vuonna 1905 painetuissa yhdistyksen sään-nöissä mainitaan sen nimeksi, Uuraan *Lautatarhatyö*-väenyhdistys. (**Päiviö s. 255**)

#### Kuka ampui ja ketä ammuttiin?

- Työnantajat järjestivät Lastausammattiosaston kilpai-lijaksi **Styngvel & Walli**-nimisen lastausfirman sa-mannimisten miesten perustamana. Tunteet kuume-nivat lastausväen keskuudessa niin, että **Tobias Tobi-asson** ja **Axel Rapet** nimiset miehet tarttuivat aseisiin ja haavoittivat kilpailijayrityksen johtajia. Tobiasson sai pitkän tuomion ja toinen pääsi karkuun. (**Viipurinlahden saaristo 2006 s. 58**)

Lähteeksi mainitaan *Lyht’paalu*-lehden numero 1, 1992. Siinä **Pentti Rouskun** artikkelin: Lastaus ja laivat, lähteenä ovat: “Ravansaaren miesten *kerto-mukset*”.

Tapauksesta oli vuonna 1992 kulunut lähes 90 vuot-ta. Esimerkki osoittaa muistinvaraan perustuvien lähteiden ongelmallisuuden. Mikään “Ravansaaren miesten” kertomassa ei sinänsä pidä paikkaansa, kun sitä verrataan Viipurissa vuonna 1905 ilmesty-neiden sanomalehtien uutisointiin. (**Karjala nro 167, Wiipuri nro 168, nro 169 ja nro 59 sekä Wiipurin Sanomat. Supistus nro 57**).

Ravansaaren miesten kertomukset perustuvat kui-tenkin todellisiin tapahtumiin, jotka lokahtavat paikoileen kunhan päästään tuonnempana niitä set-vimään. Samalla selviää mikä oli se, “todellinen” Uuraan Työväenyhdistys.

---

#### Toisenlainen todellisuus

Uuraan työväenyhdistyksen alkutaipaleelta on säily-nyt painettua tietoa aikakauden lehdistössä. Tämä tutkimus pohjaa *Kansalliskirjaston digitoimiin histo-riallisiin sanoma- ja aikakauslehtiin*, pääpainon ol-lessa viipurilaisten sanomalehtien uutisoinnissa Uuraan tapahtumista. Aineistoa kertyi runsaasti. Yli 1200 hakutulosta, sisälsi tietoja Uuraan seudun ta-pahtumista, kuvasi niihin johtaneita syitä ja selvitti taustoja, loi mielikuvaa ajankohdan oloista sekä ker-toi asukkaiden kohtaamista ongelmista, niiden aihe-uttamista tunnelmista ja ratkaisuista pulmallisista tilanteista selviytymiseen.

Materiaalin avulla on hahmoteltu asioiden kulkua, joka monessa tapauksessa poikkeaa lähdekirjalli-suudessa esitetystä. “*Uuraan uhmakkaat lastaajat*” kaivaa esiin Uuraan työväen yhdistystoiminnasta jo historian hämärään haipuneen, aikakautensa me-nestystarinan, “*oman onnensa seppinä 1896 - 1914*”.

Uuraan työväenyhdistys mainittiin osana työväen järjestökentää professori Hannu Soikkasen (1970) *Luovutetun Karjalan työväenliikkeen historiaa*-teok-sessa. Mutta Uuraalaisten poliittisista kannanotoista tai suuntautumisesta kirjallisessa lähdeaineistossa on niukalti tietoa. Yhteiskunnallista taustaa Uuraan sataman työväen oloille tarjosi aikalaistensa työväen oloista ja yhdistyksistä kirjoittanut: tri **N. R. af Ursin** (1922) teoksessa, *Suomen työväenliike, Historialli-nen katsaus*.

Rehtori **Y. K. Laine** (1945) teoksessa, *Suomen poliit-tisen työväenliikkeen historia I - III* käsitteli sosiali-

---

demokraattisessa hengessä, “työväenjärjestö- ja joukkotoiminnan omaksumia ajatus- ja toimintatapoja sekä niiden vaikutusta kansamme valtiollisen historian tärkeimpiin vaiheisiin”. Toisenlaista näkökulmaa esitti Sirolaopiston vararehtori **Antti Hyvönen** (1863) marxismi-leninismiä mukailevassa teoksessa, *Suomen vanhan työväenpuolueen historia*.

Uuraan kuin muidenkin satamien ammattitoiminnan historiaa kuvasivat **Kuljetustyöntekijäin opintosäätiö** (1986) teoksessa, *Kuljetustyöläisten historia vuoteen 1970* ja tri, SAK:n historioitsija **Tapio Bergholm** teoksissaan, *Kovaa peliä kuljetusalalla* (1988) ja *Hajanainen ja sekava sukupuu: kuljetus-alan ammattiliitot 1905-1995* (1995).

Vastapoolin eli työnantajien näkökulmaa valoittivat Suomen lastauttajien liiton historiikit, *Old federation : minnesskrift vid Finlands stuvareförbunds tjugufemårs jubileum*, **Oskar Tiderman** (1930) ja *Suomen lastauttajain liitto 1906-1956*, **K. A. Lavonius** (1956)

Teoreettisena viitekehyksenä on ensinnä tarkasteltu Uuraan työväen oloja Soikkasen analysoimiin työväenliikkeen syntyyn ja juurtumiseen vaikuttaneisiin tekijöihin ja olosuhteisiin Karjalassa, jolloin Uuras vertautuu lähinnä teollisuuspaikkakuntiin ja huippuammattilaisia vastaavat n.s. stuuvarit.

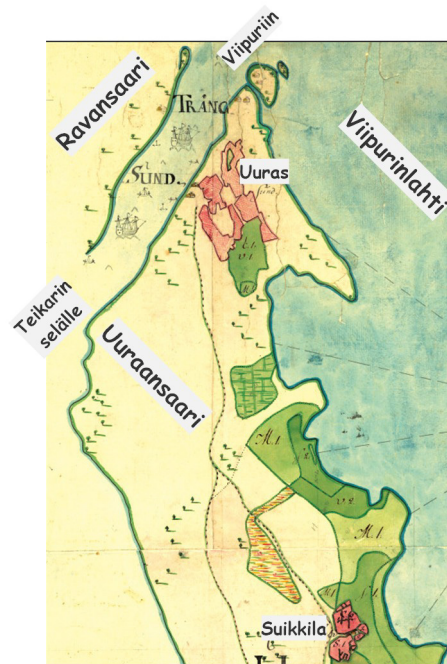
Toisaalta *Suomen työväenliikkeen historia:n* (**Haataja et al** (1978) mukaan yleiset maailmanlaajuiset talouspoliittiset tekijät vaikuttivat taustalla myöskin Suomen työväestön oloihin. Kirjassa esitettyä teoriaa mukaillen Uuraan työväen sekä ammatillinen että poliittinen toimintaa on analysoitu ja sen tuloksena ryhmitelty eri lukuihin, jotka vastaavat:

- **Viipurin veräjänvartijana.** Siirtymistä sääty-yhteiskunnan sääätelytaloudesta esiteollisen ajan taloudellisen liberalismiin varhaisvaiheisiin.
- **Ensimmäinen koitos sekä Aatteet ja lainavaatteet.** Liberalismin esiinmurtautumisen radikaalia vaikutusta Uuraan perinteisiin lastausoloihin.
- **Toinen koitos sekä Uuraan uudistunut työväenyhdistys.** Sosialistisen työväenliikkeen tulosta ja vaikutuksesta Uuraan työväkeen.
- **Kolmas koitos.** Analyysi tilanteesta, missä kansallinen ja kansainvälinen työnantajien liittoutuminen eli monopolisoituminen nousee vakavasti otettavaksi uhkatekijäksi Uuraan sataman itsenäisille ja itsepäisille lastaajille.
- **Epilogi.** Touhun tylöstä lopusta I-maailmansotaan ja kansalaissotaan sekä toivottomista yrityksistä kohen-taa Uuraan lastaajien ja muun työväen oloja kansalaissodan jälkeisessä poliittisti tulehtuneessa ilmapiirissä.

---

## Viipurin veräjänvartijana

---



Uuraan salmea kuvaava verokartta on vuodelta 1773. Pellot (punainen) kuvattiin kehnoksi ja niityt (vihreä) pieniksi kunnon maanviljelykseen.

Veroselvityksen mukaan maatalous tuotti kehnosti, kalastus joten kuten, mutta pääasiallinen väestön tulonlähde oli rahdinajo.

Uuraan kaksi maakirjataloa olivat Viipurilaisten kauppiaiden omistuksessa. Molemmat olivat krouvinpitäjiä, joiden palveluksessa oli krouvari sekä renkejä ja piikoja.

Lisäksi kylässä asui kolme luotsiperhettä ja kuusi taloutta, joita nimitettiin itsellisiksi.

## Uuras puun vientisatamana



1. Ote kartasta, Charta öfver Urasari och Pucksari Bjars Ägor, uti Kackis Sockn, Stranda Härad och Wiborgs Province.

Uuraan salmeen (Trång Sund) on piirretty pari purjealusta alaslasketuin purjein. Ankkurin kuvat osoittavat paikkaa käytetyn säännöllisesti satamana. Laivat olivat kreijareita, kauppa-aluksia. Hitaahkoja purjehtijoita, mutta leiveitä ja pyöreäpohjaisia sekä tulivat toimeen pienellä miehistöllä. Erinomaisia lastialuksia puutavaran kuljetukseen.

Henkikirjoissa mainitut itselliset olivat aikansa satamatyömiehiä. Talvisin he ajoivat reellä sahatavaraa Uuraansalmen rannoille ja kesäisin lastasivat sitä laivoihin. Uuras oli kehittymässä paitsi luotsi- myös satamatyöyhteisöksi. Elettiin aikoja, jolloin "hevosvoima" oli vielä lihasvoimaa, joko hevosen tai ihmisen. Tosin luonnonvoimiakin oli kesyttetty. Seilattiin

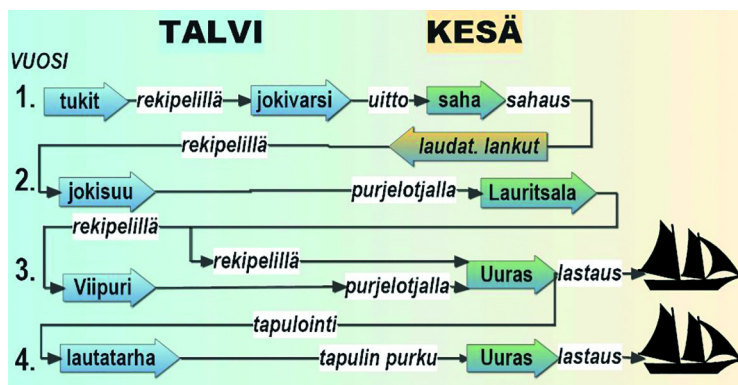
tuulen pullistamin purjein ja koskien partaalla jauhoivat vesisahat tukeista lautaa ja lankkua.

Tervan sijaan alkoi puutavara vallita ulkomaan vientiä. Puutavara vei paljon lastitilaa. Laivat suurentivat, Uuraan ja Viipurin välinen väylä oli vanhaan ahdas ja karikkoinen. Nyt se alkoi olla liian matala suuremmille aluksille. Suolaa ja muuta tavaraa Viipuriin tuoneet laivat joutuivat täydentämään paluulastikseen ottamaansa puutavaraa Uuraassa. Ennen pitkää sahatavaran kysyntä kasvoi siinä määrin, että paluulastit eivät enää tyydyttäneet kysyntää vaan tyhjä, painolastinsa turvin saapuneet laivat noutivat sahatavaran suoraan Uuraasta. Uuraan salmesta kehittyi satama ja sen liepeille kohosi työväestön vaatimattomia töllejä. Vuonna 1773 Viipurissa kävi 115 englantilaista ja hollantilaista alusta.

## Saimaalta Uuraaseen ja maailmalle

Viipurin kauppahuoneiden harmina oli valtaapitävien poukkoileva säätely- ja lupapolitiikka. Vanhan Suomen loppuaikoina pelättiin Kannaksen metsien ehtymistä. Keisarillinen amiraliteetti vaikutti siihen, että Viipurin ympäristön sahojen sahausta säädeltiin, komeat hongat tarvittiin sotalaivojen mastoiksi. Vuonna 1798 vienti kiellettiin kokonaan.

Viipurin valtaporvareille viennin tiukka säätely, puhumattakaan täyskiellosta oli hankalaa aikaa. Entinen ulkomaanviennin tukijalka, tervakauppa oli vähenemässä ja sahatavara oli suunniteltu sitä korvaamaan. Ulkomaan vienti notkahti, kunnes hoksattiin, että rajan takana Saimaan rannoilla humisi ikimetsiä, joita talonpojat tarjosivat puoli ilmaiseksi. Kauppahuoneet, *Hackman* etunenässä ostelivat toimivia sahoja ja rakensivat uusia sopivien koskien partaalle. Kehiteltiin Saimaan sahatavaran syöttöketju Uuraaseen. Ensi alkuun se perustui tuulen ja lihasvoiman yhteispeliin.



2. Yksinkertaistettu kaavio Saimaan vesistön sahatavaran syöttöliikenteestä Uuraaseen ennen Saimaan kanavaa. Kirjoittajan laatima.

### Saimaan syöttöliikenne

Vesisahojen aikaan joet tarjosivat sahatavaran teolle sekä käyttövoiman että raaka-aineen kuljetusreitit.

Maakuljetukset olivat mahdollisia vain talvisin. Rekeen mahtui 2 toltia lautoja.

Purjelotja kuljetti 200 kertaa enemmän.

Saimaan ja Viipurinlahden sahatavaran kuljetukset tehtiin aluksi purjelotjilla tai pienemmillä lautaveneillä, mutta 1930-luvulta alkaen myös höyrykäyttöisten siipirataslaivojen vetämissä lotjissa.

Nopeimmillaan tukki, lautana tai lankuna ehti ulkomaille aikaisintaan kolmannen vuoden syyskesällä. Kevään vientiin sahatavara varastoitui talveksi. Se ehti ostajalle vasta neljäntenä kesänä.

Sahatavaran vientikauppa ei ollut hätäisen hommaa. Saimaan rantojen tukkimetsien matka lautoina ja lankkuina Hollantiin tai Englantiin kesti nopeimmillaankin hyvän joukon kolmatta vuotta. Uuraassa piti kauppahuoneilla olla riittävä myyntivarasto ja se vaati tilaa. Puukauppa sitoi myös runsaasti pääomia. Sahatavara piti saada nopeammin markkinoille. Vaatimukset valtiovalle vesitien saamiseksi Saimaalta Viipurinlahdelle voimistuivat. Vihdoin syksyllä 1844 alkoi Saimaan kanavan rakentaminen.

Sahatavaran viennin huima kasvu 1700-luvun puolivälistä lähtien näkyi siten, että Uuraan salmen rannat alkoivat täyttyä viipurilaisten kauppahuoneitten lautataapeleista. Tämä herätti närää rantojen omistajissa. Nämä olivat pikkukauppiaita, joita ei ulkomaankauppaan kelpuutettu. Ennen ilmaisista joutomaista alettiin periä vuokraa. Tilanteeseen löytyi kauppahuoneitten kannalta edullinen ratkaisu. Ne riitauttivat vuokra-asian ja Senaatin määräyksellä vuonna 1780 saattoi valtio pakkolunastaa kiistanalaisia rantoja ja myydä tai vuokrata niitä tarvitseville. Vuonna 1804 soviteltiin maanomistuksia valtion kanssa. Viipuri sai Ravansaaren käyttöönsä lukuunottamatta 7 ha:n aluetta luotseille asuinalueeksi. Lisäksi Viipurin kontolle tuli luotsien veronmaksu.

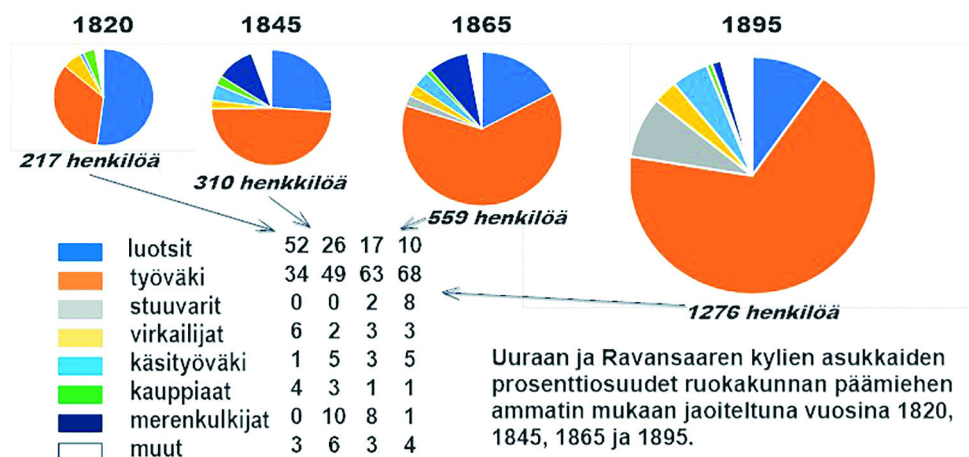
Uuraansalmen rannoille kehittyi kahdenlaista asutusta. Ravansaarta leimasi vakiintunut asutus. Sen keskiössä oli kiinteätä palkkaa nauttiva luotsiyhteisö. Ravansaaren asukasluku oli vuonna 1818 lähes kaksinkertainen Uuraaseen verrattuna. Uuraassa asuttiin kauppiaiden vuokratonteilla.

Tarjolla oli kahdenlaista työtä, laivojen lastausta ja lautatarhatyötä. Molempia luonnehti käsipelillä tapahtuva sahatavaran käsittely. Saimaalta tullut sahatavara tapuloitiin ensin Uuraan ja Ravansaaren rannoille ja sitten taapelit purettiin ja lastattiin laivoihin. Samoja lautoja ja lankkuja siirreltiin käsityönä moneen otteeseen.

Välivarastointi oli puufirmojen kannalta kallis joskin välttämätön välivaihe. Työ oli fyysisesti raskasta, mutta yksinkertaista ja helposti opittavissa. Palkka oli maataloustöihin verrattuna kohtalaista, mutta työn kausiluonteisuudesta johtuen toimeentulo oli talvisin tiukassa. Laivoja saapui vaihtelevasti. Väliaikoina tehtiin lautatarhatöitä. Työtä riitti saman puutavarafirman leivissä laivauskaudesta toiseen.

Valtakunnan satamissa lastaus- ja lossaustyöt hoiti yleensä tilapäinen, kesäkaudeksi muualta tullut "levoton", hamppareiksi ja rantarilleiksi haukuttu irtot





3. Uuraan ja Ravansaaren kylien yhteinen väestömäärä ja -rakenne. Eri ammattialoja edustavien henkilöiden suhteellinen osuus ruokakunnan päämiehen mukaan vuosina 1820, 1845, 1865 ja 1895. Kirjoittajan laatima.

laisjoukkio. Uuraan satamassa työväen ydinjoukko koostui seudun vakinaisista asukkaista. Vilkkaimman laivauskeskuksen aikana tarvittiin lisätyövoimaa. Sitä saatiin Uuraan lähikylien miehistä. Monet kortteerasivat viikot sopuisasti uuraalaisten luona. Poliisia ei Uuraassa ollut eikä sitä liiemmin kaivattukaan.

### Kanavan kautta ja höyryn voimalla

Krimin sota (1853 - 1856), meillä paremmin tunnettu Oolannin sotana, keskeytti Suomen meriliikenteen. Siitä piti huolen englantilais-ranskalainen laivasto-osasto, joka sulki Venäjän Itämeren laivaston Kronstandtiin, hätyytteli suomen rannikkokaupunkia ja pahimpana ilkitönsä tuhosi Bomarsundin linnoituksen Oolannissa eli Ahvenanmaalla.

Krimin sota muistetaan myös käännekohtana Uuraan sataman kehityksessä. Sodan keskellä valmistui Saimaan kanava, joka vihittiin käyttöön vuonna 1856. Viipurilla oli kova vientikilpailu Haminan kanssa. Saimaan etelärannoilta oli näet yhtäläinen matka Haminaan kuin Viipuriinkin. Haminan kauppiat olivat hekin perustaneet sahoja Saimaan

rannoille ja heidän lautansa ja lankkunsu kuljivat niin ikään rekipelillä Haminan kautta ulkomaille. Kanavan valmistuttua päättyi jokatalvinen sahatavaran rekiralli. Halpa vesikuljetus kanavaa pitkin näivetti haminalaisten vientitoiminnan. Uuraalle kanava avasi tien Suomen suurimmaksi vientisatamaksi.

Ennen Krimin sotaa oli Viipurin ja Uuraan välillä kesästä 1939 lähtien nähty höyrykoneen voimalla kulkeva siipirasalus, Wiborg kiskomassa sahatavaraa lastattuja lotjia kohti Uurasta. Sodan jälkeen alkoi varsinainen höyryalusten invaasio. Ensiksi höyryhinaajat ja pienet matkustajahöyryt valtasivat rannikko- ja sisävesiliikenteen. Viipurin puutavara-kauppiat panostivat ensisijaisesti Saimaalla Uuraaseen tapahtuvaan sahatavaran syöttöliikenteeseen. Sahatavara saatiin nyt saman kesän aikana Saimaan sahoilta Uuraan satamaan.

Kehiteltiin kanavan sulkujen mittoihin sopiva lotjatyyppe. Kun siihen istutettiin höyrykone, syntyi legendaarinen Saimaan tervahöyry. Saimaalla ja Viipurinlahdella lotjia vedettiin hinaajalla. Kanavassa lotjat kiskottiin ensin hevosten avulla sululta toiselle.



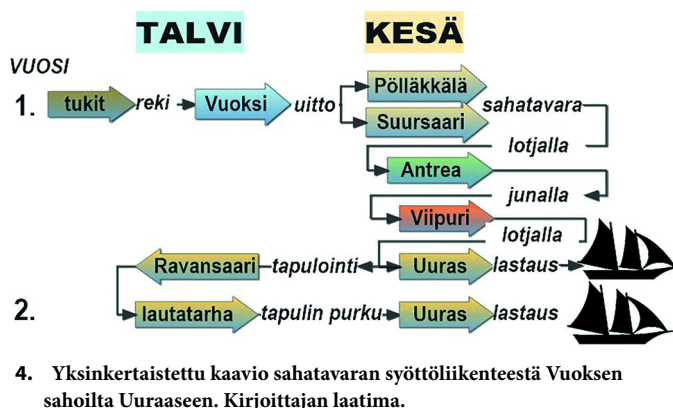
le, mutta 1880-luvulle tultaessa yleistyi hinaajien käyttö ja v. 1889 määrättiin hinauspakko.

Vuonna 1860 purettiin sahausrajoitteet. Kolmisen vuotta aikaisemmin oli sallittu höyrykoneiden käyttö sahojen voimanlähteenä. Sahat voitiin sijoittaa raaka-aine saannin ja valmiiden tuotteiden suhteen edullisemmille paikoille kuin koskiin sidottujen vesisahojen aikaan. Tämän suuntainen kehitys oli kuitenkin 1870-luvulta alkaneen pitkän lamakauden vuoksi hidasta. Vesisahojen tuotanto riitti vientiin ja niinpä Saimaan etelärannalle lähelle kanavan suuta perusti T. & J. Salvesen Varkansaaren höyrysahan vasta vuonna 1890 ja Collin & Co höyrysahan Lamposaaren vuonna 1905. Sahatukit niille hinattiin lauttoina tai nippuina kauempaa Saimaalta. Uuraassa tämä tiesi satamatoiminnan laajenemista Viipurin pitäjän puolelle. Salvesenille löytyi lautatarha-

paikkoja Karppilan Harjunniemestä ja Lamposaaren tuotteille Tervajoen kylän Tervasaaresta.

## Vuoksen puu edullisesti Uuraaseen

Karjalan rata Joensuusta Viipuriin otettiin käyttöön vuonna 1894. Antrean asemalta tehtiin lyhyt satamarata Vuokselle. Näin saatiin kuljetusreitti Vuoksen varren suuriin sahalaistoksiin, *Hackmanin* Pölläkkälän ja *Ahlströmin* Suursaaren sahoille. Suuryhtiöt olivat ennakoineet tilanteen. Hackman osti Pölläkkälän sahan v. 1891 Sergejeffiltä ja Ahlström perusti pari vuotta myöhemmin sen lähistölle Suursaaren sahan Pölläkkälän kyläläisiltä vuokraamilleen vesi- ja maa-alueille. (Wiipuri, 1895, nro 291, s. 2 ja Wiipurin Sanomat, 1893, nro 257, s. 2)



### Kustannusrakenne v. 1911 (mk/std)

1. Sahaus-, tapulointi- ja yleiskustannus.....48,50
  2. Lastaus sahalla lotjaan.....1,50
  3. Kuljetus Antrean asemalle.....2,75
  4. Lastaus rautatievaunuun.....1,50
  5. Rautatierahti Viipuriin.....6,00
  6. Lastaus proomuun Viipurissa.....1,50
  7. Kuljetus Uuraaseen ja lastaus laivaan.....2,55
  8. Valtion sahausmaksu.....0,70
- Yht. Standarttia kohti mk.....65,00

Tapio Suomen metsänhoidon ystävien seuran aikakauskirja, 1911, nro 3, s. 33

Pelkät sahatavaran kuljetuskustannukset Etelä-Saimaalta vapaasti laivaan Uuraassa olivat vuonna 1914 20,00 mk/std. Jos sahatavara kuljetettiin lotjakalustolla Joensuusta asti Uuraaseen, nousivat pelkät kuljetuskustannukset n. 60 mk/std, Vuokselta tuodun n. 16 mk/std sijaan. Vuoksella tuotettu sahatavara oli valmiiksi tasamittaista rautatiekuljetuksen takia. Saimaalta tuodun n.s. pitkän tavarahan justeera-

uksesta aiheutui Uuraassa lisäkustannuksia. (Metsätaloudellinen aikakauskirja. 1914, nro 4, s. 23)

## Kotka - Uuraan kilpakumppani

Höyrysahan myötä Uuras sai Haminan sijalle kelpo kilpaveikon samoilta seuduilta. Entisen merilinnoituksen, Ruotsinsalmen liepeille, Kymijoen suuhun Kotkanniemelle syntyi 1870-luvulle tultaessa suur-

sahojen keskittymä, jonne sahatukit uitettiin Kymijokea pitkin. Raaka-aineiden saanti varmistettiin vielä rakentamalla ”uittoränni” Saimaalta Kymijokeen. Pian Kotka oli Uuraan veroinen sahatavaran viejä. Eikä pelkästään suuri vientisatama vaan myös huomattava teollisuuskeskus, jonka ansiosta perustettiin Kotkan kaupunki vuonna 1879.

### Lavenevalla lautatiellä

Sahattu puutavara oli Uuraan pääasiallinen vientituote. Se takasi lautatarhoilla ja lastauksessa joka-päiväisen leivän. Kuvaannollisesti Uuraan väki talusti vuodesta toiseen pitkin lautatietä. Kansainvälisten suhdanteiden mukaan huonoina aikoina kaapeampaa ja nousukausina leveämpää. Uuraan satamaseudun eli Uuraan ja Ravansaaren väkiluku kasvoi kuitenkin pitkän päälle vakaasti. 1800-luvun puoleenväliin mennessä saavutettiin 500 asukkaan rajapyykki. Sahatavaran vuotuinen vienti oli tuolloin n. 8000 standarttia.

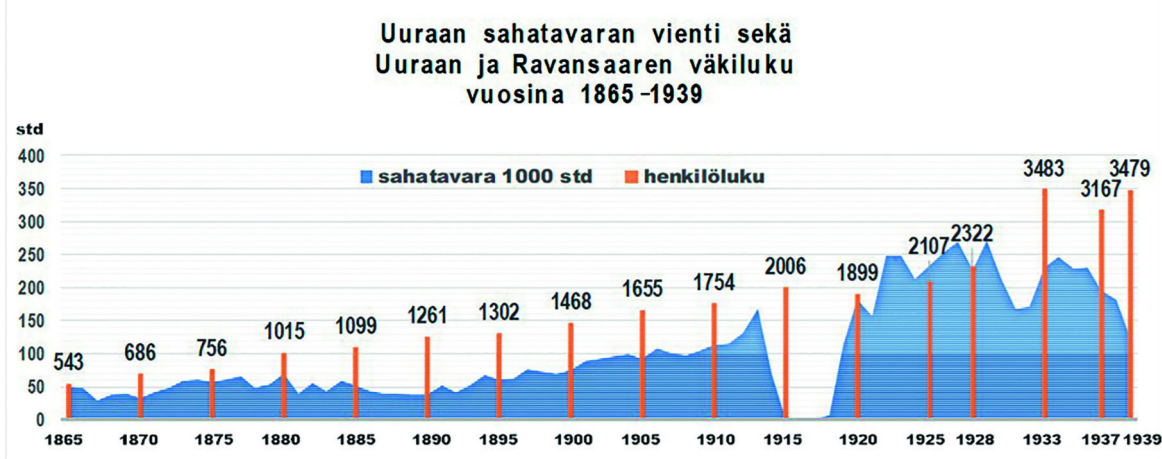
Saimaan kanavalla oli vientiin dramaattinen vaikutus. Kun 1870-luvun lopulla väestö oli kaksinker-

taistunut 1000 asukkaaseen, niin viennin volyymi oli kahdeksan kertaa suurempi kuin ennen kanavaa eli huippuvuonna 1877 peräti 66 000 std.

Sitten tahti hidastui selvästi. Väestön tuplaantuessa 1910-luvun alkuvuosina 2000 asukkaaseen, kasvoi vienti vain 1,5-kertaisesti 95 000 std. Tästä lähtien viennin kasvu oli likimain neljä kertaa ripeämpää kuin väestön. 1930-luvulle tultaessa tahti kuitenkin hidastui. Kun 3000 asukkaan merkkipaalu saavutettiin 1930-luvun alkuvuosina, oli sahatavaran viennin huippu ollut jo vuonna 1927, jolloin vienti nousi 268 000 standarttiin.

Väestö kasvoi 1930-luvulla kymmenkertaiseksi 1850 lukuun nähden. Talvisodan evakkoon lähtiöitä oli liki 5100 henkilöä. Sataman välittömään vaikutuspiiriin luettiin silloin Uuraan ja Ravansaaren lisäksi kaikki muutkin vuonna 1932 Viipurin kaupunkiin liitetyt alueet Uuraan salmen kahta puolta.

Vanhan Suomen aikana Viipuri - Uuraassa sahatavaran viennin huippuvuosi oli 1784, jolloin sitä laivattiin ulkomaille n. 15 000 standartia. Muulloin liikutettiin 7000 - 8000 standardin lukemissa. Suomen



5. Kaavio havainnollistaa Viipuri - Uuraasta laivatun sahatavaran vientimääriä vuosina 1865 - 1939 sekä niiden roolia Uuraan ja Ravansaaren väestön samanaikaista kasvua selittävänä tekijänä. Tarkemmin tekstissä. Kirjoittajan laatima.

sodan jälkeen tämä taso saavutettiin 1840-luvulla. Viennin kehitys katkesi Krimin sodan vuosiin.

Saimaan kanavan avaamisvuonna 1856 päästiin sahatavaranviennissä heti sotaa edeltäneelle tasolle. Ravansaarella oli melkoiset, hävitykseltä säästyneet lautavarastot. Tärkeää roolia näyttelivät n.s. lautaveneet. Lautavene oli purjelotjan keralla Saimaan puunkuljetukseen kehitelty alus-tyyppi, joka soveltuu erinomaisesti kanavaliikenteeseen. Lautaveneet olivat enintään 20 m pitkiä, yksimastoisia aluksia, joita soudettiin kanavan järvi-osuuksilla. Soutuun piti turvautua myös Viipurista Uuraaseen mielittäessä. Ensimmäinen sodanjälkeinen hinaaja, *Dautles* (myöh. Mercator) saapui Englannista vasta kesäkuun lopulla lautaveneitä kiskomaan. (**Sanan-Lennätin, 1856, nro 26, s. 4**)

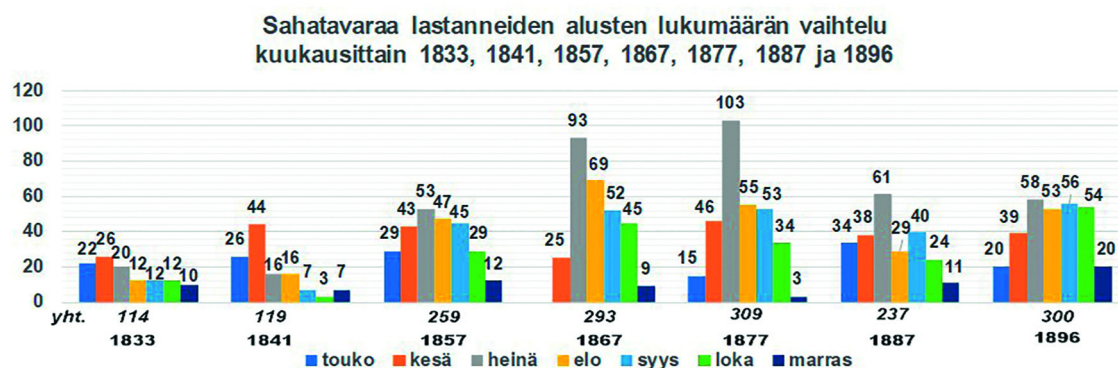
Sodan jälkeinen nousukausi näkyi Viipuri-Uuraan viennin räjähdysmäisessä kasvussa, vuoden 1856 8000 standartista vuoden 1865 50 000 stadartiin eli reilusti kuusinkertaiseksi. Tämä siitä huolimatta, että 1860-luku tunnettiin katojen vuosikymmenenä. Vientiä häiritsivät myös eurooppalaiset sodat. Esimerkiksi 1870-71 käydyn Saksan-Ranskan sodan ai-

kana ranskalainen laivasto vaikeutti Itämeren kauppamerenkulkua. Sotaa seurasi lyhyt noususuhdanne, joka päättyi maailmanlaajuiseen lamaan.

- Uuraassa kerrottiin kesällä 1874 laivaliikenteen olevan "eloisaa ja vilkasta ja ansiot työmiehillä hyvät". Päiväpalkka oli kolmisen markkaa ja työpäivä klo 3:sta aamulla klo 9:än illalla. (**Suomenlehti, 09.06.1874, nro 23, s. 2, Ilmarinen, 14.07.1877, nro 54, s. 3**).

Vuonna 1875 sahatavaran maailmamarkkinahinta aleni roimasti, mikä heijastui ennen pitkää Uuraan palkkatasoon. Viipuri - Uuraassa väheni vienti merkittävästi vuodesta 1878 lähtien. Suunta sahatavaramarkkinoilla pysyi alenevana aina vuoteen 1889 eikä kunnon nousua tapahtunut ennen 1890-luvun puoliväliä. Uuraassa tämä näkyi viennin voimakkaana "sahaamisena". Vientihintojen suunta oli yleisesti ottaen laskeva ja vientimäärät jäivät alhaisiksi.

- Kesän ansiot olivat lastaustöissä laskeneet pariin markkaan päivässä ja syyspuolella laivakulun hiipuessä yhteen markkaan päivältä. Talvella perheellisten elämä oli tiukassa, kun esimerkiksi jauhopuuta (16,4 kg) maksoi viisi markkaa. (**Halme, 1955 s. 201, Ilmarinen, 1881, nro 98, s. 2**)



6. Viipurilaisista sanomalehdistä kerätty, Viipurin ja Uuraan satamissa sahatavaraa lastaavien laivojen lukumäärä kuukausittain vuosina 1833 ja 1841 (Sanan Saattaja Viipurista), 1857 (Wiborg), 1867 ja 1877 (Wiborgs Tidning), 1887 (Östra Finland) sekä 1896 (Wiborgsbladet). Kirjoittajan laatima.

## *Laivauskauden elämää*

Lastaus oli kausityötä, ja jakautui laivauskaudelle epätasaisesti. Keskikesällä lastaavien laivojen luku oli suurimmillaan. Avoveden aikaan, n. 6 - 7 kuukaudessa oli lastaajan ansaittava perheen talvinen toimeentulo. Keskikesän huippuaikoina työtä oli tarjolla runsaasti, keväällä ja syksyllä taas niukemmin. Huippuaikoina tarvittiin työvoimareserviä. Uuraan kesää leimasi kirjavan merimiesjoukon ohella kausityöläisten armeija.

Saimaan kanavan valmistuttua suhteet asukkaiden ja kausityöläisten välillä kärjistyivät irrallisen lastausväen äkillisen nousun myötä. Syksyllä 1962 purki nimimerkki, *Uuraalainen työmies* Otava-lehdessä tuntojaan kuluneelta kesältä.

- Jos vielä poliisi järjestys olisi täällä, niin ei meiltä rauhaa puuttuisi. Nyrkin oikeus wallitsee, etenkin pyhäpäivinä. (**Otawa, 1862, nro 44, s. 5.**)

Poliisia ei saatu, mutta seuraavana vuonna valmistuneen Ravansaaren patterin venäläiset sotilaat panivat pahimpia tappelijoita turvasäilöön.

Sittenmin meno rauhoittui. Uuraalaiset alkoivat tottua siihen, että kesäisin meno oli värikästä ja suhdatautuminen vieraaseen väkeen muuttui suopeammaksi. Sesonkityöläiset olivat paljolti samat vuodesta toiseen ja kortteerasivat tutuiksi tulleissa taloissa. Heidän enemmistönsä oli lähikylien vakiintunutta väkeä, joka oli hankkimassa lisäansioita perheensä elatukseen.

- Kesällä 1875 ahersi paikkakunnan väen apuna n. 300 Viipurin pitäjän miestä. (**Ilmarinen, 1875, nro 23, s.**)

Viina kuitenkin villitsi silloin tällöin ja joskus vakavien seurauksin.

- Kesäkuussa 1874 juopuneita lankunkantajia ei päästetty ravintolaan. Heitä hillitsemään tullutta kauppahuoneen asiamiestä osui heitetty lankunpätkä ohimoon. Mies on kuitenkin paranemaan päin. (**Suomenlehti, 1874, nro 30, s. 2.**)

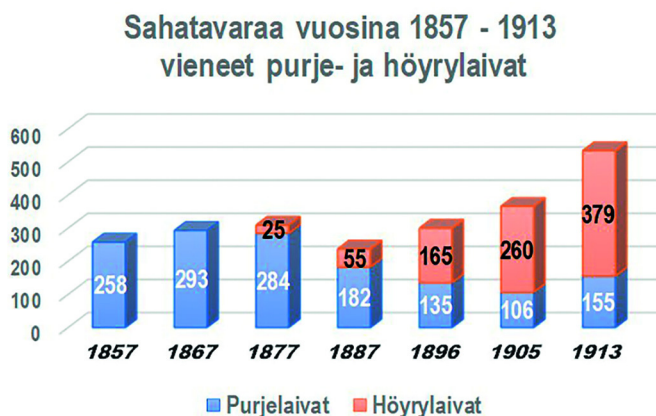
Poliisia saatiinkin odotella aina vuoteen 1895, jolloin sellainen määrättiin Wiipurin poliisilaitoksen alaisuudessa Uuraaseen. Syynä oli koleravaara. Uuraassa oli kolerasairaala ja tiukat karanteenimääräykset, joiden valvominen oli poliisimiehen ensisijainen tehtävä, mutta samalla hän muutoinkin valvoisi järjestystä paikkakunnalla. Tähän oli ilmennyt tarvetta jo muutamavuosi takaperin, ei muualta tulleiden huligaanien, vaan oman kylän pojankoltiaisten takia, joiden huvina oli metelöimällä häiritä yhdistysten tilaisuuksia, jopa koulun kuusijuhlaa. (**Wiipuri, 1895, nro 267, s. 2, Wiipurin Sanomat, 1893, nro 110**)

Satamamestarin virkaa hoiti luosivanhin sivutoimeenaan. Viipurin maistraatti oli vuonna 1852 antanut satamajärjestyksen, jonka mukaan m.m. purjelaivojen oli purettava painolasti tiettyyn paikkaansa. Tilanne oli kuitenkin karannut hallinnasta ja laivat pudottivat painohiekkansa mihin sattui. Muutenkin matala salmi olisi koht'siltään kulkukelvoton, sillä hiekan lisäksi kaikki muukin roina viskattiin surutta veteen. Alettiin vaatia paitsi järjestyksen jämerää valvontaa myös päätoimista satamamestaria. Satamamestari saatiin vasta vuonna 1884, jolloin virkaan valittiin kapteeni J. Niska. Satamajärjestys kuitenkin uusittiin jo keväällä 1863. (**Otawa, 1862, nro 34, s. 2 ja 1863, nro 23, s. 4, Ilmarinen, 1884, nro 103, s. 2**)

## *Laiva työmaana*

Puutavaran rahtaukseen Uuraasta tulivat alukset joko lastissa s.o. toivat ulkomailta ostettuja tuontitavaroita tai painolastissa. Viipuri oli oikeastaan pelkkä tuontisatama. Pienemmät purjealukset esim. ulkomaanliikennettä harjoittavat kuunarit ja prikit kykenivät viemään tuontilastinsa Viipuriin, suuremmat purkivat ainakin osan lastistaan Uuraassa. Viipurista otettiin pohjalastiksi puutavaraa ja vientilastia täydennettiin tarpeen mukaan Uuraassa.

Painolastissa tulleet purjealukset jäivät Uuraaseen, missä painolasti vaihdettiin sahatavaraan. Painolas-



#### Höyrylaivojen keskimääräisiä satamassaoloaikoja lastin mukaan vrk.

- vuosi, kaikki, sahatavara, propsit, parrut
- 1905..... 4 ..... 4 ..... 6
- 1913..... 6 ..... 6 ..... 5 ..... 8

#### Vertailun vuoksi kuunareiden keskimääräinen satamassaoloaika lossatavasta tavarasta riippuen vrk.

- 1913 painolastissa tulleet..... 10,
- 1913 sementtiä tuoneet..... 14,
- 1913 tiiliä tuoneet..... 17,
- 1913 kivihiiltä tuoneet..... 24,
- 1913 suolaa tuoneet..... 25.

7. Sanomalehtiaineiston mukaan. Wiborg 1857 ja 1867, Wiborgs Tidning 1877, Östra Finland 1887, Wiborgsbladet 1896. Wiipuri 1905 ja Wiborgs Nyheter 1913. Kirjoittajan laatima.

tiruuman tyhjentäminen käsipelillä oli työlästä ja hidasta. Parkkilaivoilla se kesti parisen viikkoa. Sahatavaran lastaus kävi sutjakammin ja parkki pääsi matkaan n. kolmen viikon kuluttua saapumisesta.

Pääasiallinen tuontitavara oli vanhempina aikoina suola ja myöhemminkin, höyrylaivojen valtakaudella tietyt halvat tuotteet, suolan lisäksi m.m. kivihiili, koksi, kalkki ja liitu rahdattiin irtotavarana purjealusten ruumassa ja niiden lossaus oli työmäärältään verrattavissa painohiekkaan.

Höyrylaivoissa lastauksen ja lossauksen vanha "käsiyöperinne" koki syvällisen muutoksen. Lihaskuuman sijasta tavaraa siirrettiin laivaan ja sieltä pois höyryvoimien avulla. Painovesitankit korvasivat purjelaivoissa ruumaan mätetyn hiekan. Tankkien täyttäminen ja tyhjennys höyryvoimien avulla kävi joutuisasti. Höyrylaivojen satamassaoloaika lyheni merkittävästi, viikkojen sijasta laskettiin päiviä.

- Jokapäiväistä elämää leimasi suuri työn puuha ja puutavarain kauppaliike. Työkansaa oli läheltä ja kaukaa. (Ilmarinen, 1877, nro 54, s. 3).

Näin nousukauden aikaan vuonna 1877. Huonoina aikoina m.m. vuonna 1894, kun laivanlastausta oli

niukemmin, hiersi työnsaanti kanssakäymistä paikakuntalaisten ja "syrajasta" tulijoiden välillä. Samalla huononivat suhteet työnantajien, jotka palkkasivat tulijoita seudun omien työmiesten sijaan.

- Uraan miehet olivat omasta mielestään oikeutetut saamaan höyrylaivan lastuun kaltaiset, hyvin palkatut työt ja tulijoiden piti tyytymään huonosti palkattuihin aputoihin, joita uraalainen piti arvolleen sopimattomina. (Wiipuri, 04.08.1894, nro 61).

Ajan henkeen kuului, että wiipurilaisissa sanomalehdissä kirjoiteltiin kurjista työoloista. Parannuksia eivät kuitenkaan ajaneet työläiset, vaan ulkopuoliset, nuorsuomalaisia ajatusmaailmaa lähenevät tahot.

- Kerrottiin englantilaisten kankurien osuuskauppaan johtaneesta toiminnasta, jolloin pienipalkkaiset kutomatyöläiset saivat liikevoiton itselleen. (Ilmarinen, 1879, nro 37 ja 39).
- Toivottiin työajan lyhentämistä 15:ta tai ruokailut pois laskien 12,5 tunnin mitaisesta työpäivästä - edes hiukan, jotta saataisiin helpotusta raskaasta ruumiillisesta työstä. (Wiipurin Uutiset, 1888, nro 82, s. 3).
- Kiinnitettiin huomiota painolastin tyhjentäjien kehoon palkkioon verrattuna kauppahuoneitten käyttöön antamien kuljetusvenneiden korkeaan vuokraan. Tuotiin esille ja pohdiskeltiin, kauppahuoneitten laivauksesta, eritoten höyrylaivojen lastauksesta saaman korvauksen ja siitä työpalkkiona maksetun osuuden

suhdetta ja toivottiin siihen näinä huonoina aikoina korjausta työväen eduksi. (Ilmarinen, 1881, nro 98, s. 2).

Yksittäisiä ”purnauksia” lukuunottamatta uuraalaiset olivat joten kuten m.m. talvikalastuksen turvin sopeutuneet toistakymmentä vuotta kestäneen lamakauden vähentyneisiin töihin ja alentuneisiin palkkoihin.

### Herran hallusta heitteille

Vuoteen 1865 asti oli Uuraan sataman työväki n.s. palkollissäännön alaisena. Kauppahuoneilla oli työläisiinsä nähden sama holhousvalta ja -vastuu kuin isännällä renkiinsä tai ruukin patruunalla työväkeensä. Kauppahuoneiden välinen kilpailu esti pahimmat väärinkäytökset. Työtä tehtiin, kun oli sen aika. Muuten sai olla vapaasti eikä isäntäväen silmättikkuna kuten talollisten rengit ja piit. Palvelusäännön kumoaminen salli vapaan muuttooikeuden Uuraaseen töihin mieliville. Kauppahuoneilla oli valinnan varaa työhön pyrkijöissä ja toisaalta maaseudun vanhollisista ja vaatimattomista oloista Uuraaseen muuttaneet tyytyivät ahtaisiin asunto-oloihin ja niukahkoon toimeentuloon. Uuraaseen töihin hakeutuneet rengit, muonamiehet tai vanhemman veljen tieltä väistyneet pikkutilallisten läksiäispojat tekivät ”kättä päällä”-työsopimuksen

purjehduskaudeksi kerrallaan. Työsuhde kuitenkin jatkui yleensä vuodesta toiseen ja isältä pojalle jopa sukupolvien ajan.

Vuoden 1879 elinkeinovapauslaki poisti viimeisetkin esteet työvoiman vapaalle liikkuvuudelle. Uuraassa tällä ei näyttänyt olevan olennaista vaikutusta työyhteisöön. Mieliin oli iskostunut käsitys, että hyvälle työmiehelle riitti aina kysyntää ja kyllä puufirmat pitävät huolta omistaan. Muuttuneissa oloissa piili kuitenkin sudenkuoppa, mihin työväki lankesi alkukeväästä 1896.

Kuopan koversivat itse asiassa taloudellisen liberalismien mukaisen elinkeinovapauslain vapauttamat markkinavoimat. Työväestön silmissä syntipukiksi leimautui kauppias **Carl Rosenius**, mutta vuoden loppuun mennessä lainrikkokojina käräjille haastettiin joukko paikkakunnan työmiehiä, ei kuitenkaan elinkeinovapauslain, vaan rikoslain pykälien perusteella.

Tapahtui nimittäin seuraavaa.



## Ensimmäinen koitos. Uuras-rettelöt 1896.

— **Revolverilla hätyytettiin** eilen aamupäivällä varakonsuli C. Roseniusta Uuraassa. Kun työmies Johan Tobiasson lähenti hra R:n lautawarastoa, läski tämä miehen poistumaan, waan E. weti samassa esille revolverin ja lausasi sen noin 10 askeleen etäisyydeltä. Onneksi eräs paikalle sattunut henkilö torittui ampujan läteen ja saattoi luodin lentämään yli hra R:n pään. Ampujan, joka viime maanantaina oli ostanut aseensa Freesen aselaupasta täällä, on Wiipurin poliisi ottanut huostaansa. — Tästä pidetään huomenna poliisitutkinto.

- Wiipurin Sanomat kertoo Uuraassa tapahtuneesta ammuskelusta syyskuulta 1896.
- Päähenkilöinä esiintyivät lastausyrityksen johtaja, varakonsuli C. E. Rosenius ja laivanlastaaja, työmies Juhana Tobiasson.
- Tapahtuman näyttämönä oli Roseniuksen lautatarha. Paikalle kutsuttu poliisi korjasi talteen sekä aseensa että ammuskelijan. Asiasta kehkeytyi oikeusjuttu, jota puitiin Wiipurin käräjillä.

1. Wiipurin Sanomat, 1896, nro 259.

Tobiasson ei ollut ainoa revolverisankari. Rosenius itse paukutteli revolveriaan kesäkuussa, kun työväenyhdistyksen väkeä tunki hänen pihalleen. Uuraassa olivat "kovat piipussa" sekä kuvaannollisesti että käytännössä. Miksi lastaajana itsensä elättävä Tobiasson ampui lastaustöitä tarjoavaa Roseniusta? Minkälainen rooli kiistassa oli Uuraan työväenyhdistyksellä?

## *Yhdessä uhkaa torjumaan*

Alkukevällä 1896 levisi järisyttävä uutinen Uuraansalmen rantamilla talosta taloon. Viipurilaiset puutavaraliikkeet eivät ensi kesänä palkkaisikaan lastausväkeä. Se oli totinen paikka. Miksi kummasa? Syytä arvuuteltiin. Huhuttiin myös, että firmat yllyttivät stuuwareitansa ottamaan lastausurakat kontolleen. Mitenkä siihen pääsisi mukaan?

Sitten levisi tieto, joka sai mielet kuohuksiin. Konsuli **Carl Erik Rosenius**, joka Ravansaarelta käsin oli muutaman vuoden verran harjoittanut puutavarakauppaa, ilmoitti perustavansa laivausyhtiön. Rosenius kutsui uuraalaista lastaajaväkeä oman yrityksensä palvelukseen ja lupasi työllistää uuraalaiset entisiin palkkaeduin. Kutsu kaikui kuitenkin kuuroille korville. Työläiset kavahtivat ajatusta, että Uuraan sataman koko laivanlastaus joutuisi yhdelle toimijalle.

Kauppahuoneilta kyseltiin keväisten lupausten perään. Kuviteltiin, että lastaaminen sujuisi nimenomaan työväen yksinoikeudella, kun stuuwareilla oli sellaista kevättalvella ehdoteltu. Puutavaraliikkeet pesivät kätensä asiasta. Niille oli yhdentekevää kuka laivat lastasi. (**Wiipuri 1896 nro 113, s. 2**)

Roseniuskaan ei katsonut itseään syntipukiksi. Hän saattoi vedota vuoden 1879 elinkeinovapausasetukseen, mikä soi hänelle samat oikeudet lastauselinkeinoon harjoittamiseen kuin kelle muulle tahansa. Viipurin maistraatti oli hyväksynyt Roseniuksen suunnitelmat ja sitä paitsi hän oli tarjonnut Uuraan työväelle lastaustöitä entiseen malliin myös palkan suhteen. (**Wiborgsbladet, 1896, nro 262, s. 3**)

Markkinatalous iski koko voimallansa. Noususuhdanteessa kasvoi sahatavaran kysyntä, hinnat kohoivat ja vienti lisääntyi. Rahtikustannusten nousu aiheutti painetta lastauksen järjestelyissä ja hinnoittelussa. Laivauksesta tuli kauppahuoneille rasite ja ne pyrkivät siitä eroon. Työläiset olivat pelinappu-

loita. Työvoimakustannus oli kauppahuoneitten näkökulmasta vain tuotantopanós, jonka piti tuottaa voittoa. Siinä ei merkinnyt mitään yhteinen työhistoria tai hyvän työmiehen maine. Työläiset tunsivat joutuneensa heitteille.

### **Nimissä ja leivissä**

Tietämättään lastaajat olivat kauppapoliittisten suhdannevaihteluiden pelinappuloita. Puutavaran vientikauppaa käytiin kansainvälisillä ns. FOB-säännöillä (Free On Board), jolloin myyjä toimittaa tavaran laivaan lastaussatamassa. Sääntöjä tulkittiin sahatavaran viennissä niin, että myyjä toimitti tavaraerän proomussa laivan kupeelle ja ostajan asiana oli hoitaa ja maksaa lastaus itse laivaan.

Purjeitten aikakaudella ja pitkän laskusuhdanteen vallitessa vientikauppaa Uuraassa harjoittavilla kauppahuoneilla oli edullista hoitaa sahatavaraa noutamaan tulleen aluksen lastaus kokonaisuudessaan omalla työväellään siirrellen sitä tarpeen mukaan lautatarha- tai lastaustyöhön. Väki oli vientiyrityksen sekä *nimissä* että *leivissä*.

Kun höyrylaivojen myötä satamatoiminta vilkastui, vaati lastaustoiminta oman siihen erikoistuneen työvoimansa, stuuvarien johtamat lastaussakit, jotka olivat tietyn kauppahuoneen nimissä, mutta itse asiassa ulkomaan ostajan leivissä. Heidän vuosiansionsa koostui yksinomaan lastausurakoista, vaikka "tilipussi" noudettiin kauppahuoneen konttorista.

Yksittäistä lastaajaa koskeva satunnainen työ- ja toimeentulo-ongelma muuttui yhteiseksi ja yleiseksi, koko Uuraan sataman lastausväkeä koskettavaksi. Pelättiin yhden työnantajan sanelupolitiikkaa. Miten hän keräisi laivauksesta voittonsa? Kuka pääsisi töihin? Syrjittäisiinkö paikkakuntalaisia muualta tulleiden kustannuksella? Pysyisikö palkkataso edes entisellään?

Osoittautui kuitenkin, että uuraan salmen työväestöllä oli valttikortti takataskussaan, *yhteisöllisyys*! Asutuksella Uuraan salmen kahta puolta oli pitkä yhteinen menneisyys. Eikä oltu ihan tietämättömiä maailman menostakaan. Ravansaarelle oli kansakoulu perustettu vuonna 1857 ja lainakirjasto pari vuotta myöhemmin. Uuraan opinhaluiset saivat



oman koulunsa vuonna 1878 ja kirjaston 1886. Koulujen alkuunpanijat olivat säätyläisiä, mutta työväestö otti pian asian omakseen. Koulutusmyönteisyyttään se osoitti rakennusvaiheen talkootyöllä ja toisaalta koulujen vuotuisella "ylläpitoverolla" sekä oppilaiden lukukausimaksuilla. Kauppahuoneet antoivat rakennustarvikkeita ja tukivat kouluja rahallisesti. Talkootyö oli kunniassaan. Yhdessä oli totuttu puuhaamaan yhteisön hyväksi myös vapaa-aikoina, esimerkiksi vuonna 1857 Ravansaareen ja vuonna 1874 Uuraaseen perustettujen vapaa palokuntien sekä raittius- ja urheiluseurojen parissa.

## Työväenyhdistyksen perustaminen

Maaliskuun 22 päivänä kokoonnuttiin palokunnan talolle pohtimaan asiaa. Alkuun "jokseenkin rähise-

**Uuraasta.**

Maaliskuun 22 p:nä pidettiin työväenkokous palokunnanhuoneella, jossa perustettiin työväenyhdistys. Sitä lauan jo kaimattiin ja viimeinkin se tuli toimeen. Nyt juuri se on suuremmasta merkityksestä, kun herra Rosenius on perustanut oman lastaajaliikkeen, jolla on aifomus pienentää työväen palkkoja niin paljon kuin mahdollista ja saada työväki rajoitetuksi yksin täsiin eli hra Roseniuksen liikkeen. Kauppahuoneet ovat heittäneet työväkensä ja uuraalaiset oman onnensa nojaan eivätkä nähtävästi suosi työväen aatetta, waikka työväki on yhteiskunnassa yhtä tärkeä osa kuin mikä muu kansaluokka tahansa, woipa olla kaikesta tärkein, sillä ylemmät kansaluokat eivät voi tulla toimeen ilman työntekevää kansaa.

2. Wiipuri 3.4.1896 nro 78

vässä" kokouksessa päästiin kuitenkin yhteisymmärrykseen siitä, että ohjat oli otettava omiin käsiin. Päätettiin perustaa työväenyhdistys.

Jäseniksi kirjautui saman tien puolitoista sataa henkeä. Valittiin 7-henkinen toimikunta selvittämään muiden satamien tilannetta, hankkiamaan tietoa muista vastaavista yhdistyksistä ja luonnostelemaan sääntöjä.

Sitten keskusteltiin nuorisoseuran tarpeellisuudesta, perustettiin se 60 jäsenen joukolla ja päätettiin liittyä Etelä-Karjalan Nuorisoseuran haaraosastoksi. Viipurissa nuorisoseuratoiminta oli jo kymmenen vuoden ajan ohjannut nuorisoa hyvien harrastusten pariin. Samoin ilmeisesti toivottiin käyvän myös Uuraan villiintyneen nuorison taltuttamiseksi. (Wiipuri, 1896, nro 70, s. 3).

Toinen perustava kokous pidettiin huhtikuun 12 päivänä. Osallistujat olivat jakautuneet kahteen leiriin stuuwareihin ja urakkamiehiin. Kun stuuvarit asustivat pääosin Ravansaarella ja urakkamiehet Uuraan puolella salmea, hajoitti näiden välinen kisanhännänveto satamayhteisöä. Sovittelijana toimi tohtori J. A. Lyly, Viipurin työväenyhdistyksen puheenjohtaja, joka korosti yhtenäisyyden merkitystä ja esitti kompromissina Uuraan työväenyhdistykselle samanlaisia sääntöjä kuin Viipurissakin. Porkkanana toimi tietoisuus siitä, että valtiolta suhtautui nuivasti uusien yhdistysten perustamiseen, mutta jo olemassa olevilla säännöillä tämä onnistuisi paremmin. Sääntöehdotus luettiin ja hyväksyttiin sekä lähetettiin kuvernöörin vahvistettavaksi. Jäsenluku kasvoi 260:en, joukossa kymmenkunta stuuvaria. Suunniteltua stuuvari yhdistystä ei perustettu. Osaa stuuwareista ratkaisu ei tyydyttänyt ja muuttamat heistä siirtyivät kilpailijoiden palvelukseen. (Wiipurin Sanomat, 1896, nro 99, s. 1).

Uuraan sopuisa elo säröili jo keväällä. Enteet tulevan kesäkauden työolosuhteille eivät näyttäneet valoisilta - eivätkä ne sitä sitten olleetkaan

## Kilpasoutua Uuraansalmella.

Laivojen lastauksesta kilpaili kesällä 1896 lopulta kolme yrittäjää. Roseniuksen ja Uuraan työväenyhdistyksen lisäksi tulliesimies, kapteeni D. Jacobsson. Roseniuksella oli kauppatuttavansa ja Jacobssonilla virkaveljensä eli molemmilla omat ”hyvä veli” verkostonsa. Työväenyhdistykseltä puuttui tietoa yrittäjämaailmasta ja tietotaitoa laivauksen pyörittämiseen. Onneksi saatiin keväällä asiantunteva kapteeni Juhana Pitkäpaasi lastaustyön hankkijaksi.

Uuraalaisille kesän ansiot olivat talven toimeentulon ehto. Toisten lastauttajien, Uuraan ulkopuolelta palkattuihin työläisiin suhtauduttiin karsaasti. Ensin käytiin sanasotaa, sitten ajaututtiin kiusanteeseen. Laivan saapuessa satamaan soutivat eri osapuolten venekunnat kilpaa sitä vastaan ja tarjosivat lastauspalveluksiaan. Kilpasoutu muuttui vesisodaksi. Soutajat roiskuttivat vettä toistensa niskaan. Rosenius hankki pienen höyryveneen, ”Lusiferin”, jolle soutajat eivät pärjänneet ja yhdistys muutti taktiikkaansa. Monella venekunnalla ympäröitiin laiva siten, että ”Lusifer” ei päässyt sen kylkeen.

Jacobssonin miesten kanssa jouduttiin kesäkuussa joukkotappeluun ja kaiken huipuksi juovuksissa ollut yhdistyksen puheenjohtaja Tobiasson ampui syyskuun lopulla erään kiistelyn aikana Roseniusta kohti revolverillaan. (Wiipuri 1896, nro 138, s. 2)

Talvella väkivaltaisuuksia puitiin raastuvassa.

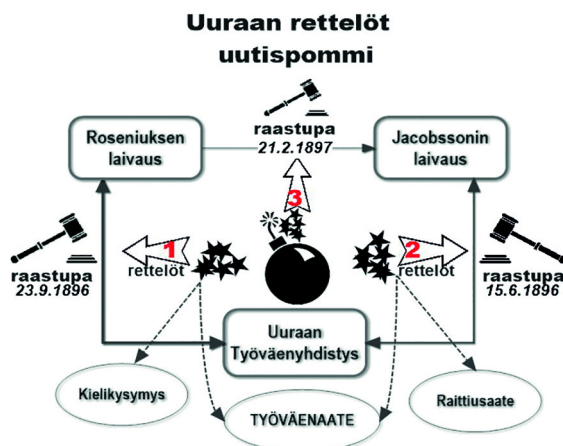
## Rahavalta ja nyrkkivalta

Kilpailtiin myös hinnoilla. Aikaisemmin puutavarayhtiöt olivat sopineet yhteisestä hinnoittelusta. Nyt oli toisin. Ennen pitkää kolme kilpailevaa lastaajaa kävivät ”huutokauppaa” lastausurakasta ja kapteenilla oli mieluisana tehtävänä poimia niistä edullisin. Taaskaan yhdistys ei pärjännyt Roseniukselle ja Jacobssonille, joiden työmiehet ahersivat huonommalla palkalla kuin mitä Uuraassa oli totut-

tu saamaan. Oltiin ”lirissä” kuten seuraava laskelma osoitti.

- Ennen laiva maksoi sahatavaran lastaamisesta 3,5 mk/std. Siitä 30 urakkamiehen palkkio oli 2,1 mk, stuuvari sai 50 p, firma 90 p. Urakkamies sai silloin 500 std lastaamisesta 35 mk, stuuvari 250 mk ja firma 450 mk.
- Nyt kilpailu oli laskenut lastattavan sahatavaran hinnan 1,5 mk/std eli jaettavaa oli 67% vähemmän kuin ennen ja palkat olivat sen mukaiset, oli sitten Roseniuksen, Jacobssonin tai työväenyhdistyksen leivissä. (Wiipuri, 1896, nro 126, s. 3)

Kesän tienestit jäisivät olemattomiksi. Epätoivo alkoi kaihertaa mielialaa. Talvella Uuraassa nähtäisiin nälkää. Ei ihme, että teki mieli panna ”ranttaliksi” -viinan voimalla se myös onnistui. ”Uuraan rettelöt” ruotsiksi ”Trångsund trassel”-otsikko toistui pitkin kesää maan sanomalehdissä, ensin viipurilaisissa ja sitten niitä referoitiin muualla, usein oman poliittisen näkökulman värittämänä.



3. Yhteenvetokaavio Uuraan rettelöistä kesällä 1896. Tarkemmin tekstissä.

Pahimmat kahinat käytiin Uuraan työväenyhdistyksen ja kahden muun lastausyrittäjän työväen kesken. Oikeuskäsittelyyn vietiin rähinä 23 päivänä syyskuuta (kuviossa rettelö 1), joka päättyi Roseniusta kohti ampumiseen ja samalla käsiteltiin myös 15. kesäkuuta puhjennutta joukkotappelua (rettelö

2) Työväenyhdistyksen ja Jacobssonin työväen kesken Uuraan laivasillalla.

Roseniuksen ja Jacobssonin työväen keskinäisistä kahinoista ei uutisoitu. Sensijaan Rosenius kanteli Jacobssonin toimista tullihallitukselle, joka piti virkamiehelle sopimattomana toimia samalla yksityisyrittäjänä ja vei asian oikeuteen (kuviossa nuoli 3) ja Rosenius pelasi näin toisen kilpailijoistaan pois pelistä. (Kosonen, Lyht'paalu 2018, nro1 ja 2/)

Työväenyhdistys oli kovempi pala. Raastuvassa Rosenius vaati yhdistystä vastuuseen ja saman tien sen lakkauttamista. Oikeus katsoi, että syypäitä rähihöintiin olivat vain yksittäiset työmiehet ei työväenyhdistys sinänsä. Sitten Rosenius valitti asiasta kuvernöörille. Yhdistys piti lakkauttaa ja sotaväkeä saada Uuraaseen järjestystä pitämään.

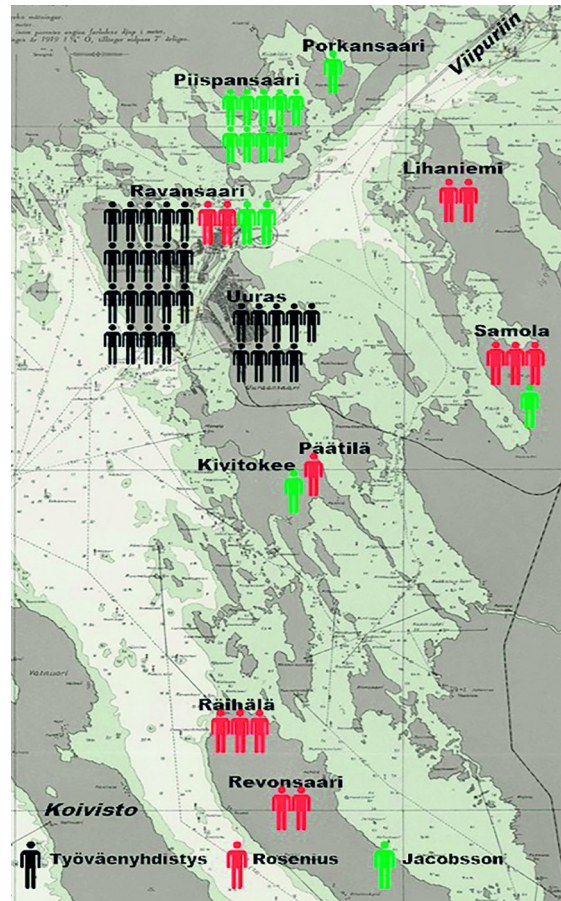
Kuvernööri tutki asiaa ja päätyi siihen, että kumpaankaan ei ollut aihetta.

Seuraavalla laivauskaudella lastaus olisi kahden kauppaa. Tosin 11 työväen-yhdistyksen jäsentä istui puheenjohtajansa kanssa vankilassa. Mutta yhdistys valitsi uudeksi johtajakseen Johan Saxbeckin ja innokkaita lastaajia olisi riittämiin.

## Ydinjoukko ja muut

Oikeudenkäyntiä kertovista uutisissa selvisivät kolmen laivaajan palkaamien henkilöiden asuinpaikat.

- Työväenyhdistyksen väki asui joko Ravansaarella tai Uuraassa eli Uuraan sataman ydinalueella.
- Ravansaaren ja Uuraan työväestö ei ollut ihan yksimielisesti työväenyhdistyksen kannalla. Varsinkin stuuvarien kohdalla oli epärointiä.
- Rosenius oli saanut väkeä pääosin Lihaniemi-Samola suunnalta ja toisaalta Räihälästä ja muualta Revonsaaresta.
- Uuraan saaren kylät, Kivitokee ja Päätilä liittyivät myös niihin ydinaluetta ympäröiviin kyliin, josta Jacobsson ja Rosenius palkkasivat työväkeään



4. Kesän 1896 laivanlastaajayritysten työväestön kotipaikat talvella käytyjen oikeusjuttujen henkilöistä vuoden 1895 henkikirjoituksen mukaan.

- Jacobssonin suorittama värväys oli tuottoisinta Piispansaari-Porkansaari seutukunnalla.
- Oikeuden pöytäkirja-aineisto oli varsin suppea eikä yksittäististä kylistä "värvätyt" anna kartakkeessa kuvaa oikeista määräsuhteista, m.m. Jacobsson palkkasi keväällä stuuvarin ja 40 urakkamiestä, joiden kotipaikka ei ollut tiedossa.

Pöytäkirja-aineisto tukee käsitystä, että lastauksen huippuaikoina lisätyövoima tuli suurimmaksi osaksi Viipurinlahden rannikko- ja saaristokyläen vaki- naisesta talonpoikaisesta asujamistosta ja satunnai-

nen, "levoton" työvoima jäi vähemmälle. (Wiipuri 1896, nro 97, s. 4, nro 228, s. 3 ja nro 267, s. 2)

### Syyt sysissä eli sepissä

Rettelöt herättivät muitakin intohimoja. Raittiuden kannattajat saivat vettä myllyynsä. Viina oli kaiken pahan alku. Kapakat oli suljettava ja viinakauppa kiellettävä. Uuraan työväen raakuuksia kauhisteltiin porvaripiireissä. Viipurin säätyläisten keskuudessa asiasta kehittyi kielikysymys. Ruotsinkielinen lehdistö piti rettelöitä esimerkkinä suomalaisen rahvaan sivistyksen puutteesta. Suomalainen lehdistö oli ymmärtäväisempi ja syytti olosuhteita, joihin "työnantajaviikingit" olivat itse syyppäitä. (esim. Wiipuri 1896, nro 29 ja nro 261, s. 2, Östra Finland, 1896, nro 137, s.2, Aura, 1896, nro 131, s. 2)

Wiipuri-lehden kolumnistin mielestä Uuraan rettelöt muistuttivat Euroopan sosialistien puheita työn ja pääoman välisestä taistelusta. Ilmeisen wrihgitiläisenä hän esittää jälkiviisaan kysymyksen Roseniuk-selle:

- Miksi ei sovi tyytyä johtamaan urakka-yhdistystä (työväenyhdistystä) ja ansaitsemaan siitä työnsä mukaisen palkan, jota ei yhdistys warmaankaan kieltäisi. (Wiipuri, 1896, nro 227, s. 3)

Oikeutta käytiin koko loppuvuosi 1896. Raastuvan ja hovioikeuden jälkeen viimeisen sanansa lausui senaatti seuraavan vuoden puolella. Pääasiassa se piti voimassa alioikeuksien tuomiot. Rettelöitsijöiksi todettiin Uuraan työväenyhdistyksen uuraalaisista, stuuvari ja 7 työmiestä sekä 10 työmiestä Ravansaarelta. Väkivaltaan syyllistyneet löytyivätkin kaikki *työväenyhdistyksen* piiristä ja saivat lain mukaiset rangaistuksensa. Roseniuksen ja Jacobssonin työväkeä ei rangaistu. Kaikkiaan oikeusprosessissa kuultiin joko vastaajina tai todistajina 92 henkilöä

### Tilinpäätös

Laivauskausi 1896 muodostui Uuraan sataman työyhteisössä vedenjakajaksi monessa suhteessa.

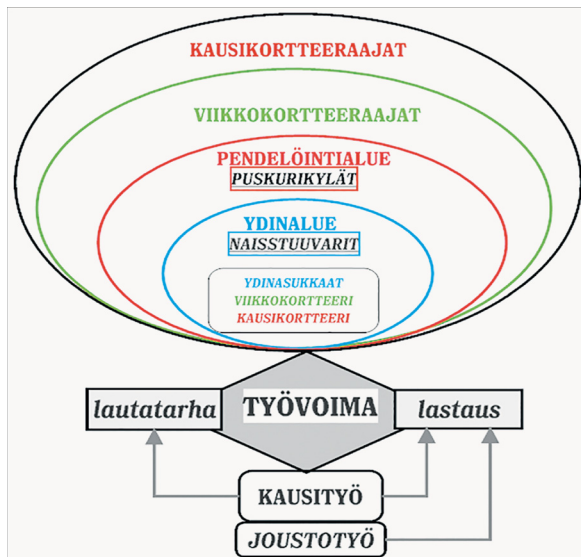
- Aluksi avoimeen Uuraan työväenyhdistykseen liittyi pääasiassa uuraalaisia ja ravansaarelaisia. Myöhemmin työväenyhdistys sulkeutui muilta kokonaan. Se valitsi uusiksi jäseniksi vain uuraan saariston asukkaita. Ulkopuolelle jäi lähikylien työväki n.s. "*ulkopuoliset*".
- Laivojen lastaus- ja lautatarhatyöt eriytyivät. Varsinaikan vakituinen lastaaja ei tehnyt lautatarhatöitä kuin satunnaisesti.
- Työväenyhdistyksen väki oli itseoikeutettu laivoja lastaamaan. Muut pääsivät lastaustöihin vain työväenyhdistyksen suostumuksella.
- Uuraan satamassa työskenteli "kahden kerroksen väkeä" sekä suhteessa tarjolla olevaan työhön eli paremmin ansaitsevat lastaajat ja huonompipalkkaiset lautatarhalaiset sekä suhteessa asuinpaikkaan eli Uuraan salmen rantamien vakinainen työväki ja lisäansioita hankkivat "*ulkopuoliset*".

### Miten työyhteisö kehittyi?

Kolmisenkymmentä vuotta myöhemmin vuosina 1928 - 1929 lakkoiltiin Suomen satamissa ns. suuren satamalakon puitteissa. Tällöin kertyi Uuraasta lakokolais- ja rikkurilistoja, joissa henkilöiden asuinpaikkatietojen pohjalta aukeni mahdollisuus selvittää Uuraan sataman työyhteisön rakennetta ja laajuutta. (Kosonen 2016 s. 463 - 503)

Aineiston perusteella laadin yhteenvedon Uuraan sataman toimintamallin. Toimikoon se lukijalle viitekehyksenä, minkälaisissa puitteissa lastaajien jäljempänä kuvattu toiminta tapahtui.

## Uuraan sataman toimintamalli



### Uuraan sataman toimintamallin käsitteistä

**Kausikortteeraajat** olivat ulkopaikkakuntalaisia, jotka asuivat ydinalueella ja kävivät kotona harvoin tai ei ollenkaan lastauskauden aikana. Kauimmaiset kolme tulivat vuonna 1928 Joensuusta. Valtaosa asui Kannaksella aina Terijokea myöten.

**Viikkokortteeraajat** asuivat vuokralla työpäivät ja kävivät kotona viikonloppuisin. Heitä tuli Säkijärveltä, Vahvialasta, Viipurin pitäjältä, Johanneksen mannerkylästä ja Koivistolta.

**Pendelöintialueelta** käytiin työssä päivittäin kotoa käsin mm. Kivitokeelta, Päätilästä, Samolast, Piispansaaresta ym. Uuraan lähikylästä alle 10 km:n säteellä satamasta.

**Puskurikylät** tarjosivat jousto-työvoimaa. Lastaamiseen tarvittiin tilapäisapua, miehiä, jotka tarpeen vaatiessa saa-

tiin pikaisesti paikalle, mutta joille ei odotusajalta tarvinnut maksaa palkkaa.

**Ydinalueella** asuivat työn ääressä niin vakituinen väki kuin eri sortiset kortteeraajatkin.

**Naisstuuvarit** eli naispuoliset lastaajat olivat osa jousto-työvoimaa. He asuivat sataman liepeillä. Kun heitä tarvittiin kevyen puutavaran lastaamiseen, lennätettiin sanaa talosta toiseen. Arkiaskareet jäivät silleen, kunnes laiva saatiin valmiiksi.

**Työvoima** lautatarhoilla ja lastauksessa erosi palkkauksessa. Lautatarhoilla työsopimus solmittiin laivauskaudeksi kerrallaan. Laivojen lastaus oli urakkatyötä, jokainen laiva omalla, erillisenä urakkanaan.

**Kausityön luonne** riippui laivauskaudesta, joka määritteli kulloisenkin vuoden kausityön pituuden. Se alkoi jäiden haurastuttua aikaisintaan huhtikuussa ja päättyi meren jäätyessä viimeistään tammikuussa.

**Kausityön määrä** vaihteli laivauskausien aikana johdonmukaisesti. Kevät ja myöhäissyksy olivat hiljaiseloa. Kesäkuukaudet ja alkusyksy kiivasta sesonkiaikaa.

**Kausityö oli suhdanneherkkää.** Työn kokonaistarjonta lautatarhoilla ja laivauksessa riippui maailmankaupan konjunkttureista.

**Joustotyö** oli tilapäistä, laivauskauden huippuja tasaavaa työtä, jota kesäsesonkina oli runsaasti. Lisäksi laivoja saapui epäsäännöllisesti, joskus ruuhkaksi asti. Toisinaan ne myöhästelivät eikä lastaamaan päästy suunnitellussa aikataulussa.

**Joustotyötä** oli vuosittain tarjolla vaihtelevasti riippuen maailmankaupan suhdanteista, sesonkiajan vilkkaudesta ja satunnaisten ruukkautumisien perkaamisesta.

**Joustotyö** tarjosi lisäansioita lähiseutujen asukkaille. Se oli pienen peltotilkun, kalastuksen, talvisen metsätyön yms. ohella eräs keinoista selvitä elämässä eteenpäin. Sataman vaikutuspiiriin oli syntynyt pienviljelyvaltaisia kyläyhteisöjä, joissa eläminen oli vahvasti kytköksissä Uuraan satamaan.



---

## Aatteet ja lainavaatteet.

---

Suomen poliittisen työväenliikkeen syntysanat lausuttiin Helsingissä maaliskuun 4 p:nä 1883 ja päätettiin työväenyhdistyksen perustamisesta, mikä toteutui seuraavan vuoden tammikuussa. Pyrkimyksenä oli torjua Keski-Euroopassa päätään nostaneen sosialistisen ajattelun leviäminen Suomen työväen keskuuteen. Puuhamiehenä toimi tehtailija Viktor Julius von Wright, joka oli matkoillaan tutustunut sosialismiin ja pitäen sen luokkataisteluun perustuvaa aatetta vahingollisena pyrki kehittämään työväestön oloja siten, että ei turhaan kärkeistettäisi yhteiskuntaluokkien välisiä suhteita. Wrightiläisen työväenliikkeen tavoitteena oli vallitsevan yhteiskuntajärjestyksen säilyttäminen.

Viipurin työväenyhdistys perustettiin 22. huhtikuuta vuonna 1888. Sitä oli puuhattu parisen vuotta aikaisemmin, mutta vasta kolmannella yrityksellä saatiin yhdistyksen säännöille kuvernöörin hyväksyntä. Viipurissa, samoin kuin Helsingissä, työväenyhdistykseen piti saada riittävä työväen edustus ja molempien säännöissä asia ilmaistiin siten, että johtokunnan jäsenistä tuli olla vähintään puolet työmiehiä tai työnjohtajia.

Viipurissa yhdistyksen puuhamiehinä esiintyi nuorsuomalaisia säätyläisiä. mutta isot työnantajat kuten kauppahuoneet loistivat poissaolollaan. Ensimmäiseen johtokuntaan valittiin työnjohtaja ja kuusi työväestön edustajaa sekä kolme säätyläistä. Esimies ja varaesimies olivat kumpikin nuorsuomalaisia.

### *Uuraalainen "wrightiläisyys"*

Uuraassa oli vähän toiveita työnantajien ja työntekijöiden yhteisestä yhdistyksestä. Kauppahuoneiden näkökulmasta "bisnes oli bisnestä" ja hyväntekeväisyys eri asia. Viipurilaisilla työnantajilla oli hyväntekeväisyytteen oma Arbetäts Wenner-järjestönsä.

Työväki kahta puolta Uuraansalmea oli liittoutunut taistelemaan elinehdoistaan. Kysymys ei ollut nurkaan ajettujen työläisten epätoivoisesta puolustautumisesta, "kolmen ahtaajaliikkeen *kilpailun* aiheuttamaa palkkojen huononemista vastaan", vaan varautumisesta *uhkaan* työolosuhteiden huononemisesta.

- Silloin levisi huhu, että Rosenius yksin ottaa nämä toimet affäärikseen ja, ilman kilpailua kun on, polkee alas työmiesten palkat sen, minkä itse tahtoo. Luuletko, että meidän uuraalaiset lastaustyömiehet siihen tyytyivät? Eipäs! Kyllä suomalainen on hidas, vaan ei hän sentään niin tuhma ole, että antaa jokaisen hypätä nenälleen. "Toista herrat luulee, toista täällä tuulee". (Wiipurin Sanomat, nro 115, s. 2)

Uhkaan vastattiin *uhmalla* - "kyllä täältä pesee!"

Uuraassa ei edes yritetty, aito wrightiläiseen tapaan, löytää yhteisymmärrystä työnantajien ja työläisten kesken. Työväenyhdistyksestä tuli "taistelujärjestö", joka valmistautui lyömään vastustajansa sen omilla aseilla. Lähdettiin kilpasille. Uuraan TY astui työnantajan rooliin. Se hankkisi laivojen lastausurakoita ja teettäisi ne yhdistyksen jäsenillä. Urakoita hankkimaan palkattiin kapteeni **Juhana Pitkäpaasi**, jota kutsuttiin esimieheksi. Uuraan TY:n toimintaa johti kuitenkin jäsenten keskuudesta valittu hallitus ja sen puheenjohtaja, myöhemmin puhuttiinkin esimiehen sijaan konttoripäälliköstä.

Aikalaisten silmissä Uuraan työväenyhdistys oli "liikeyhtiö", muiden Uuraan työnantajien tapaan.

- Työväen keskuudessa taas muodostui jonkinmoinen liikeyhdistys, jonka tuli hankkia satamatöitä kolmannen välitykseltä ja samalla estää konsuli Roseniusta pääsemään yksinvaltiaaksi. (Wiipuri, 1896, nro 227, s.1)

Uuraan rettelöt olivat paha takaisku Lylylle. Häntä arvosteltiin työväenaatteen mustaamisesta. Lylyn mukaan tilanne karkasi käsistä.

- Uuraan työväki ei vielä olekaan ollut sivistävän ja hienostavan yhdistyksen vaikutuksen alaisena, vaan juuri sitä kaipasi mitä kipeimmästi". (Wiipurin Sanomat, nro 261, s. 2)

Sopua ei haettu puolin eikä toisin. Kesän 1896 kiistely päättyi Uuraan TY:n ja Roseniuksen välillä, jos ei ihan tasapeliin, niin ainakin pattitilanteeseen.

### *Stuuvarit ja urakkamiehet*

Puutavaran lastaaminen oli urakkatyötä. Lastaamisessa ei saanut hutiloida. Lastiruuma piti täyttää siten, että lasti ei siirtynyt kovassa aallokossa. Tästä huolehtivat *stuuvarit*. Muut olivat *urakkamiehiä*.

Stuuvari (stuvfari, tuuvari) vastasi tietyn kauppahuoneen puutavaran lastauksista. Uuraan henkikirjoissa esiintyy myös työn luonnetta kuvastavat nimitykset, *laivan täyttäjä, lautojen laittaja, lastaaja ja lastauksen johtaja*.

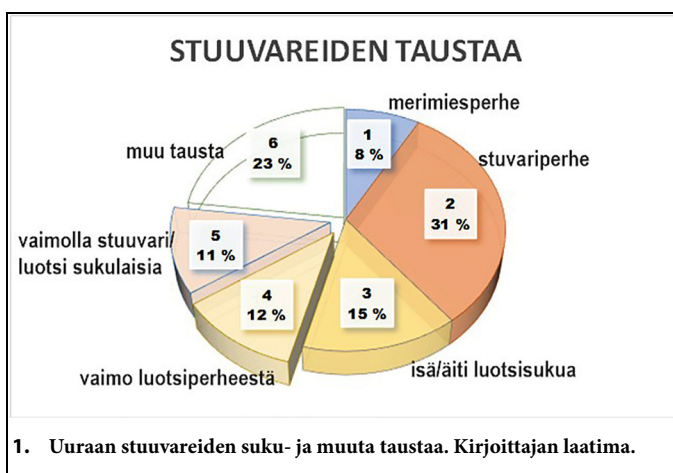
Muissa satamissa m.m. Reposaassa, Raumalla ja Kotkassa stuuvari tarkoitti *lastauttajaa*, henkilöä joka sopi lastausurakasta laivan kapteenin kanssa ja suoritti sen palkkaamallaan työväellä. Nykytermein häntä voisi kuvata lastausalan yrittäjäksi.

Lastaussakki koostui noin 30 lastaajasta. Kauppahuoneilla oli omat luotetut stuuvarinensa ja näillä vaikutuiset lastaussakkinsa. Stuuvari ja urakkamiehet työskentelivät urakalla. Palkkaus perustui lastattavan tavaraerän määrään. Uuraan satamassa maksettiin lastauksesta siten, että stuuvareille otettiin ensin tietty osuus, esimerkiksi vuonna 1895 stuuvaripari sai 50 penniä standardilta höyrylaivojen lastaamisesta. Loput urakkasummasta jaettiin tasan 30 urakkamiehen kesken, joiden osuus oli n. 7 penniä standardilta.



Stuuvari oli ammattikuntansa eliittiä. Ketä tahansa ei kelpuutettu stuuvariksi. Rautaisen ammattitaidon lisäksi vaadittiin johtamiskykyä lastausporukassa sekä suhdetoimintataittoa laivan päällystön kanssa. Hyvä kielitaito, ei sekään ollut pahitteeksi.

Stuuvareiden määrä kohosi ajan oloon reiluun kahteenkymmeneen ja jatkui sellaisena aina vuoteen 1910. Tänä aikana yksittäisiä stuuvareita oli yli 60 ja stuuvarisukuja 32. Kahdessa suvussa oli kuusi stuuvaria eli yhteensä 20% stuuvareista ja viisi miesrikainta stuuvarisukua muodosti 40% stuuvarijoukosta. Yksittäisiä stuuvareita oli 20:ssä eri suvussa.



#### Stuuvariyhteisöstä

Ensimmäiset stuuvarit olivat pääasiassa merimiehiä tai merimiesten poikia. Ammatti jatkui usein isältä pojalle. Suhteet Ravansaaren luotsiyhteisöön olivat tiiviit. Monen stuuvarin isä tai äiti oli varttunut luotsiperheessä. Muutama nuorimies pääsi stuuvariksi naituaan luotsin tyttären vaimokseen. Stuuvariksi pääsyä näytti myös helpottavan, jos vaimolla oli stuuvari- tai luotsipiireissä sukulaisia esimerkiksi veli, sisar tai isovanhempia. Vaikka oikeanlainen naimiskauppa saattoi oleellisesti avittaa tulevan stuuvarin ammattiuraa, ei kelpo miehen siihen välttämättä tarvinnut turvautua. Yli 23% stuuvareista oli jokin muu kuin edellä kuvattu sukutausta ja moni ”oikean” sukutaustan omaava työskenteli ikänsä työmiehenä. Piti olla sopiva ja pätevä – ainakin pätevä.

#### Stuuvareiden uhkakuvat

Uuraan sataman erikoisuus oli laivauksen monipuolisesti hallitseva, ammattitaidostaan itsetietoinen stuuvariyhteisö. Se perustui kauppahuoneitten käytäntöön hoitaa itse myymänsä puutavaran laivaus. Kun ne yksissä tuumin siitä luopuivat, tunsivat stuuvarit asemansa uhatuksi.

Keväällä 1896 oli uhkana vielä lastausväen jakautuminen kahtia stuuvareiden ja urakkamiesten puuhatessa omia yhdistyksiään. Tämän sai tohtori Lyly estetyksi. Perustettiin yhteinen työväenyhdistys, johon stuuvarit kuitenkin liittyivät nihkeästi. Aluksi heitä kirjautui mukaan vain kymmenkunta.

Stuuvareiden epäluulo asemansa huononemisesta toteutui laivauskauden alkaessa. Yhdistyksen stuuvareille

lupattiin ensin puoli penniä korkeampi palkka standardilta kuin muille lastuumiehille. Stuuvarit itse esittivät yhtä kuudesosaa palkkasummasta. Mihin lopulta päädyttiin, ei lähteistä käy selvälle

#### Urakkamiehet

Suurin uhkatekijä urakkamiehelle oli vakinaiseksi luullun työpaikan menettäminen.

- Työmies on saanut leipänsä ja työnantajalla on ollut wäkensä, johon on voinut luottaa. (Wiipuri, 1896, nro 113, s. 2)

Turvallisuuden tunne katosi.

- Kauppahuoneet owat heittäneet työväkensä ja uuraa-laiset oman onnensa nojaan. (Wiipuri, 1896, nro 78, s. 3)

Epätoivo alkoi kaihertaa mielessä.

- Kun tietää, että tässä ei ole sen vähempää kysymyk- sessä kuin heidän aineellinen toimeentulonsa. (Wiipuri, 1896, nro 141, s. 3)

Eikä sääliä löydy.

- Minä olen jättänyt sen työn enkä enää tahdo siihen puuttua (erään kauppahuoneen vastaus työläisilleen). (Wiipuri, 1896, nro 113, s. 2)

Höyrylaivojen lastaaminen oli tuottoisaa työtä - sil- loin, kun sitä oli. Lastaustöitä joutui toisinaan odot- telemaan päiväkausia palkatta. Kesän ansiot olivat silti 500 - 600 mk:n paikkeilla ja niillä perheet selvi- sivät joten kuten talven ylitse.

Nyt huhuttiin yksityisen meklarin (lastauttajan) tar- joavan standartia kohti vain 1 mk 80 p eli kesän an- siot jäisivät 350 - 450 mk:an. Lisäksi pelättiin, että uusi lastauttajafirma käyttäisi paikkakuntalaisten si- jaan ulkopuolista työvoimaa, jonka ounasteltiin pol- kevan palkkoja entisestään.

Pelko palkkojen alentumisesta toteutui kesällä. Ei tosin yksityisten lastauttajien, Roseniuksen ja Ja- kobssonin toimesta, vaan niiden ja työväenyhdis- tyksen välisen *kilpailun* seurauksena. Ensimmäinen puutavaroita lastannut purjealus maksoi vain 1 mk 50 p standartilta. Tämän olisi pitänyt panna hälytys- kellot soimaan valitun kilpailutaktiikan mielekkyy- destä, ehkä ne soivatkin, mutta seuraavan kesän ta- pahtumat vaiensivat nämä varoituksen äänet.

### Urakka-, työväenyhdistys, vai?

Lastausväen yhteenliittymä Uuraassa oli aikalaisten helpompi mieltää urakka- kuin työväenyhdistyksek- si. Urakkatyö ja sitä tekevät urakkamiehet liittyivät konkreettisesti paikkakuntalaisten elämään.

Wrightin mukaan työväenyhdistyksiin tuli muodos- taa ammattiyhdistyksiä ja ammattiosastoja puolus- tamaan oman ammattinsa etuja ja parantamaan asemaansa varsinkin, jos työväki ja työnantajat niis- sä yhdistävät voimansa.

Uuraan Työväenyhdistys oli melkoinen kummajai- nen silloisten työväenyhdistysten joukossa. Sen jä- senkuntaan liittyi pelkästään työväkeä. Wrightilaiset säännöt palvelivat jäsenkuntaa vain naamiona, jolla palkkataistoon rynnivä lastausväki harhautti viran- omaisia. Valtakunnassa elettiin kireitä aikoja. Lupia erilaisten yhdistysten toimintaan ei virkavallalta helposti herunut. Tri Lylyn tarjoama malli oli tar- jonnut käyttökelpoisen oikotien lailliseen laivaustoi- mintaan. Aatteellinen puoli sai odottaa eikä se lopulta ollut wrightiläistä vaan sosialismia - jos sitä- kään. Eikä yhdistyskään ollut "tavallinen" ammatti- osasto, millaiseksi se myöhemmin mieluusti mää- riteltiin. Siinä oli piirteitä, jotka myöhemmin johti- vat n.s. satamatyöosuuskunnan syntyyn. (Kujala 1995, s. 181)

### Tapaus Ryövälinniemi

*Gustaf Cederberg & Co* oli Joensuussa toimiva met- säteollisuusyritys, jonka lautatarha ja sahatavaran lastauspaikka sijaitsi Ryövälinniemessä. Isännöitsi- jänä toimi omavaltainen **Johan Anton Norlund**.

- Sillä Ryövälinniemen työmiehet ovat kertoneet, että jos kuka rupeaa Uuraan yhdistykseen, niin ei saa työtä ja se onkin uskottuna, koska sanotusta paikasta on aina suosittu paremmin pussiselkäisiä kuin paikkakunta- laisia. (Wiipurin Sanomat, 1896, nro 148, s. 3)

Ryövälinniemessä laivat lastattiin omalla työvoimal- la. Norlund perusti Ryövälinniemeen työväenyhdis- tyksen, joka taas oli suljettu Uuraan työväenyhdis- tyksen väeltä. Tämä aiheutti närää Uuraan työväes- tössä. Norlundin toimia pidettiin tahallisenä yrityk- senä hajoittaa työläisten yhteisrintama.

Ryövälinniemen TY:stä oli niukalti tietoa. Näennäisesti se näytti wrightiläiseltä ammattiosastolta, jossa Norlund edusti puheenjohtajana työnantajaa ja lastaajat työväkeä. Tosiasiassa vanha ”patruunamalli”, jossa työläiset olivat täydelleen työnantajan käskyvallan ja hyväntahtoisuuden varassa, oli naamioitu työväenyhdistykseksi. (vrt. **Soikkanen, 1970 s.140**)

Cederbergin työläiset tuntuivat tyytyväisiltä tilanteeseen, mikä ”rettelövuosina” turvasi heidän työpaikkansa ja ansionsa. Tämä ilmenee tammikuussa 1897 kuolleen Norlundin muistokirjoituksesta.

- ”Siksipä vallitsikin aina hyvä sopu hänen ja työväen välillä.” (**Wiipuri, 1897, nro 12, s. 2**)

Isännöitsijä Norlundin kuolemaan hiipui myös Ryövälinniemen TY:n toiminta. Yhdistystoiminta elpyi kymmenkunta vuotta myöhemmin Ryövälinniemen *Lastausammattiosastona*, joka liittyi Uuraan TY:n muiden ammattiosastojen joukkoon.

---

## *Uuraan TY yksinvaltiaaksi*

Vuoden 1897 laivauskautta odotettiin työläispiireissä pelonsekaisin tuntein. **Rosenius** oli vielä leikissä mukana. Kilpailu jatkuisi, mutta siihen pyrittiin varautumaan entistä paremmin. Varastokuurien katoille rakennettiin tähytyspaikkoja. Kapteeni Pitkäpaadelle, joka oikeuskäsittelyssä oli kiemurrellut vastuustaan, annettiin potkut. Tilalle ”esimieheksi” palkattiin merikapteeni **Frans F. Pyhälä**, valtameriä kolunnut merikarhu. Varotoimet osoittautuivat liioitelluiksi. Keväällä 1897 sai Uuraan TY tarjouksen, josta se ei voinut kieltäytyä. (**Wiipuri, 1896, nro 66, s. 3, Karjala, 1915, nro 228, s. 7**)

### **Tarjouksen taustaa**

Edellisen kesän rettelöt olivat paha kolaus Uuraan maineelle satamapaikkana. Ulkomaita myöten kiiri-

nyt tieto rähinöistä häiritsi satamaa käyttävien puutavaraliikkeiden suhdetoimintaa. Pelättiin, että ulkomaiset ostajat ja laivanvarustajat alkaisivat vieroittaa Uurasta lastauspaikkana. Tämä oli harmillista vallitsevan noususuhdanteen aikana. Uhkana oli myös venäläisen virkavallan puuttuminen asiaan, jos järjestyshäiriöitä ei saataisi kuriin. Kokemukset venäläisestä sotaväestä eivät olleet mairittelevia.

Suuret puutavaraliikkeet päättivät ottaa ohjat jälleen omiin käsiinsä. Toimiva mallikin oli äskettäin koeteltu Viipurin satamassa. Laivojen lossaus oli siellä luisunut huntingolle. Sitä teki epämääräinen irtolaissakki, jota nimiteltiin ”hampuuseiksi”. Juopottelevan joukon työnteko ja muukin käyttäytymisen aiheuttivat jatkuvaa nurinaa kaupungilla.

Asiat saatettiin kuntoon *Viipurin satamamiesyhdistyksen* toimesta. Kätilönä toimi satamamestari, kapteeni **C. F. Lagercranz**, joka helmikuussa 1896 kutsui joukon kunnollisia satamamiehiä yhdistystä perustamaan. Satamamiesyhdistykseen kelpuutettiin vain maistraatista työluvan saaneita, jotka erotti lakin metallilevyn W.K.S.T.-kirjaimista (Wiipurin kaupungin satama työmies). Yhdistys oli luonteeltaan suljettu ammattiosasto ja tukevasti maistraatin näpeissä. Keväällä 1897 lähes 50 viipurilaista kauppiasta antoi satamamiesyhdistykselle yksinoikeuden tuontitavaroidensa käsittelyyn satamassa. Kun maistraatti määräsi tavaroiden lossaus- ja kuljetustaksat, toiminta oli kokonaisuudessaan *kauppiaitten hallinnassa*. Miten samaan päästäisiin Uuraassa?

### ***Kauppahuoneitten renkinä***

Helmikuussa 1887 kutsuivat suurimmat puutavaravientiliikkeet Uuraassa entiset stuuvarinsa kokoukseen ja ehdottivat, että nämä ottaisivat hoitoonsa puutavaran lastauksen laivauskaudella 1897. Stuuvarit neuvottelivat asiasta työväenyhdistyksessä ja päätettiin, että yhdistys hoitaisi asian.

Pääpiirteittäin kauppahuoneiden ehdotus oli;

1. Kauppaliikkeet muodostivat vientiyhtiön, *Uuraan ulosvienti, Trångsund Utskepping*, jonka jäsenet (esimerkiksi Hackman, Hubbarth ja Borenius) antoivat lastaustoimintansa yksinoikeudella Uuraan työväenyhdistyksen hoidettavaksi.

2. Vientiyhtiö määritteli hintatason, jota yksiselitteisesti sovellettiin kaikkeen puutavaran lastaukseen.

3. TY neuvotteli laivojen kapteenien kanssa lastauksen yksityiskohdista, mutta ei hinnasta, joka oli puutavaralajeittain sama kaikille.

4. Saamastaan laivauspalkkiosta TY maksoi lastaus-työväen palkan vientiyhtiön määräämän taksoittelun mukaan

5. Laivauspalkkiosta vähennettyjen välittömien kustannusten ja palkkasumman jälkeen voitto-osuus puolitettiin vientiyhtiön ja työväenyhdistyksen kesken. (Wiipuri, 1897, nro 32, s. 2)

Sopimus, jonka Uuraan TY solmi Uuraan Ulosvienti-yhtiön kanssa, tuli takaamaan työrauhan viideksi vuodeksi. Se tarjosi stuuvariparille 45 penniä standardilta ja urakkamiehille laadusta riippuen 2 mk 30 p tai 2 mk 50 p standardilta eli miestä kohden 7,7 pennistä 8,3 penniin standardilta.

Puutavaraliikkeiden kannalta Uuraan työväenyhdistys oli heidän vientiyhtiönsä aliurakoitsija, jonka kanssa oli solmittu lastaussopimus vuodeksi kerrallaan. Sitä saatettiin jatkaa tai se voitiin purkaa taloustilanteesta riippuen.

Työväenyhdistyksessä kuviteltiin yksinoikeutta lastaukseen pysyväksi järjestelyksi, mikäli lastaus sujuisi moitteettomasti. Vastakkain olivat siten tosielämän taloudelliset realiteetit ja työntekijäin hyväuskoisuus. Lyhyellä tähtämellä järjestely oli menestys paitsi yksityisille työväenyhdistyksen jäsenille, myös itse yhdistykselle. Jäsenille otettiin 2000 mk:n tapaturmavakuutus. Lisäksi rahaa riitti virkistystoimintaan, avustuksiin sekä liiketoimintaan.

## Paikallista sopuuta ja hyljeksintää

Sopimuksella oli kauaskantoisia, sataman työyhteisöön ulottuvia vaikutuksia. Ensinnäkin työnantajat

muodostivat *työnantajaliittoutuman* ryhmittymillä vientiyhtiönsä takuumiehiksi. Syntyi yhtenäinen vastapooli työväenyhdistykselle. Tämä, työnantajien ja työntekijäin liittoutumien välinen *paikallinen työehtosopimus* oli ainutlaatuinen ja ainutkertainen tapahtuma Uuraan sataman historiassa.

Stuuvareiden merkitys korostui lastaustoiminnan organisaattoreina. Työväenyhdistyksen sisällä tapahtui ”palatsivallankumous”. Syntyi epävirallinen, käytännössä työväenyhdistyksen laivastoimintaa hallinnoiva *stuuvariyhdistys*.

ta. Ei näet ole tellään tietoa, kuka on Uuraan työväenyhdistyksen nimen muuttanut stuuvari-ammattiyhdistysjefi, jota on neljä vuotta täytetty. Virallisesti ei täällä ole mitään sellaista yhdistystä olemassa eikä työväen yhdistyksen ole siihen mitään lupaa antanut. Raikki n. stuuvaritkin ovat Uuraan työväenyhdistyksen jäseniä.

### 2. Wiipuri 26.4.1902, nro 34, s. 2

Kaikille *avoin* työväenyhdistys sinetöityi *suljetuksi* stuuvarien käsissä olevaksi, *työosuuskuntaa* muistuttavaksi lastaajajoukoksi, joka piti huolen oman jäsenkuntansa eduista, mutta viis’ veisasi muiden palkkaus- tai työoloista. Syntyi katkeruutta ”poro-*porvarillisia*” lastaajia kohtaan.

- Pilkkakirveet nimittelivät Uuraan työväenyhdistystä ”*porvarien yhdistykseksi*”. (Wiipuri, 1902, nro 221 s. 3)

Näiltä ajoilta alkoi jo muovautua Uuraan sataman omalaatuinen työyhteisö. Ydinalueella, Uuraassa ja Ravansaarella ihmisten piti *tulla toimeen* laivauskauden ansioilla, kun taas ympäristön pientilallisille lautatarha- ja satunnaiset lastaustyöt tarjosivat mukavia *lisäansioita*. Ajan oloon tästä kehittyi ongelma ydinalueen asukkaille. (Kosonen 2016 s. 472-476)

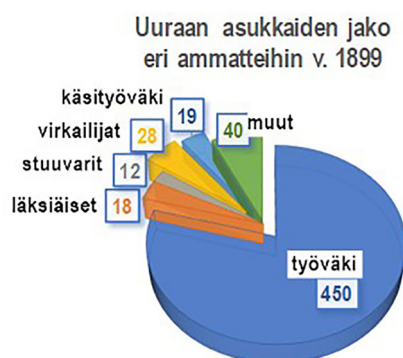
### Kansalaistietoisuuden kasvu

Rettelöt oli kova opetus Uuraan ja Ravansaaren asukkaille. Yhteiskunta ympärillä oli muuttumassa. Työväen piti ottaa ohjia käsiinsä, mutta ei keinolla millä hyvänsä. Lakia piti kunnioittaa, mutta toisaalta sen metkut tuli tuntea ja niiden mukaan toimia. Työväen keskinäinen yhteistyö oli tarpeen, mutta miten sitä käyttää, oli hakusessa.

Wrightiläistä työväenaaatetta ei Uuraassa sisäistetty. Siellä taisteltiin jokapäiväisestä leivästä itselle ja kavereille. Työväen laajemmalta, keskinäiseltä solidaarisuudelta puuttui arvopohjaa. Sosialistinen aatemaailma oli vasta rantautumassa Suomeen eikä Uuras ollut ensimmäisiä maihinnousupaikkoja.

Uuraan työväenyhdistys ei koskaan liittynyt Wrightien valtakunnalliseen työväenvaltuustoon eikä Uuraan edustajia nähty kokouksissa, joissa sosialismi sai vähitellen jalansijaa, eikä niiden joukossa, jotka perustivat Suomen Työväenpuolueen vuonna 1899 puhumattakaan vuoden 1903 puoluekokouksesta Forssasta, missä omaksuttiin sosialistinen ohjelma ja lausuttiin Suomen Sosialidemokraattisen Puolueen syntysanat.

Suomessa kansallisen heräämisen unilukkarina toimi hänen majesteettinsa, keisari **Nikolai II** antamallaan helmikuun manifestillä. Uuraassa **Bobrikoffia** ja hänen kätyreitään vastaan suunnattu n.s. *Suuri adressi* herätti melkoisen kansanliikkeen.



3. Uuras: vuonna 1900 henkikirjoitetun väestön jako eri ammatteihin perheiden päämiesten mukaisesti sekä suuren adressin allekirjoittaneiden prosenttiosuudet kussakin ryhmässä. [digi.narc.fi/digi/hae\\_ay.ka?atun=230588.KA](http://digi.narc.fi/digi/hae_ay.ka?atun=230588.KA). Kirjoittajan laatima.

Runsas 41% Uuraan aikuisväestöstä allekirjoitti tämän vetoomuksen, jonka uskottiin panevan Bobrikoffin järjestykseen. Johanneksen koko pitäjän nimisaalis oli vain 10%:n luokkaa. Osasyynä pieneen allekirjoittajamäärään oli keräyksen ajanlohta ja kiireellisyys. Harvaan asutun maaseudun ja pienten kylien asukkailla ei ollut samanlaisia mahdollisuuksia osallistua kuin uuraalaisilla. Toisaalta edeltävien vuosien työtaistelut Uuraassa olivat herättäneet työväen henkistä aktiiviteettiä. Keisaria lähestyttiin ta-

savertaisina muiden kansalaisryhmien kanssa. Työväestön itsetunto alkoi Uuraassa olla kohdallaan.

Suuri adressi ei tuonut toivottua tulosta. Suomalaisen luottamus keisariin alkoi horjua. Suureen adressiin päättyi myöskin porvarillisten nuorsuomalaisen ja työläisten yhteispeli. Wrightiläinen työväenliike menetti merkitystään. Työväenluokka oli herännyt ja valmis kuuntelemaan sosialistista sanaa. Uuraassa tämä tapahtui viiveellä. Sitä ennen käytiin uusi koitos sataman hegemoniasta.





## *Toinen koitos - sosialismin tulo*

---

*Vuosi 1904 alkoi hyvissä merkeissä. Talven kalansaa-  
lis oli antoisa ja edellisen ke-  
sän kohtuullisten ansioiden kanssa se mukavasti avitti laastaajien perheitä kohti  
tulevaa kesää ja uusia tienestejä.*

*Eikä kesää odottavan aika tullut pitkäksi. Nuorisoseura tarjosi hengen ravintoa ja  
ruumiin kuntoa ylläpidettiin vapaapalokunnan voimisteluseuran puitteissa. Huip-  
pukohtana toiminnassa olivat vuosijuhlat, joiden ohjelma runoneen, lauluineen ja  
hauskoine näytelmäkappaleineen sekä taidokkaine voimisteluesityksineen osoitti,  
että nuorison käytös oli mallikelpoista.*

*Vanhempi väki kokoontui rauhallisemmissa merkeissä. Kuorolaulu, torvisoitto ja  
näytelmien harjoitukset juhlien ja iltamien ohjelmistoihin olivat moninaisten ilta-  
puhteiden rattona. Raattiusväki kävi epätasaista kamppailua viinan kiroja vas-  
taan. Kolmensadan uuraalaisen ja ravansaarelaisen naisihmisen voimin anottiin,  
että kapakanpito-oikeuksia ei enää seutukunnalle annettaisi.*

*Kuten edellisinä vuosina, niin kohtapuoliin solmittaisiin lastaussopimus Uuraan  
vientiyhtiön kanssa. Harmiteltiin, että yhtiö nappasi puolet voitosta panematta  
tikkua ristiin asian hyväksi. Mutta olihan asiassa hyvätkin puolensa. Pääsisi tästä  
joutenolosta tositoimiin ja työtä piisaisi jokaiselle.*

## Wallin valtausyritys

Maaliskuun alussa leppoisa lekottelu sai äkkilopun ja mielet kuohuksiin. Vientiosakeyhtiö ei enää uusi-  
nutkaan sopimusta. Neuvottomaksi ei kuitenkaan  
jääty, vaan työväenyhdistys päätti toimia yksin.

Tilanteeseen ei ehditty kunnolla paneutua, kun tuli  
uusi mutka matkaan. Lontoosta lähetti merikapteeni  
J. W. Walli työväenyhdistykselle kirjeen, jossa  
hän ilmoitti ryhtyvänsä lastaustajaksi ja ehdottaa  
keskinäistä sopimusta. Avajaistarjouksena työväen-



1. Ilmoitus, Wiipuri, 28. 06.1904 nro 146.

yhdistykseen kuuluville luvattiin ansiotason pysy-  
vän entisellään, heidän palkkansa olisi hieman pa-  
rempi kuin ulkopuolisten.

Tarjouksella oli määräaika, jonka jälkeen vanhat las-  
taajat joutuivat samalle viivalle tulijoiden kanssa se-  
kä työhönotossa että palkkauksessa. Sopimus oli  
henkilökohtainen ja se satoi työntekijän täysin Wal-  
lin käskyvallan alle. Työpäivän pituus oli 12,5 tuntia  
ja työ tehtiin tuntipalkalla. Ylitöistä ei voi kieltäytyä  
eikä niiden määrää rajoitettu. Lisäkorvaus oli 10  
penniä tunnilta. Sopimuksen rikkojat voitiin erottaa  
välittömästi. Porkkanaakin oli tarjolla. Laivauskau-  
delta luvattiin tietty ansiotasot. Ota tai jätä! Jos työ-  
väenyhdistyksen väkeä ei kiinnostanut, niin palkat-  
taisiin ulkopuolisia. Wallilla oli omat työnjohtajan-  
sa. Puolet yhdistyksen stuuvarista saisi lähteä, jollei  
tavallisen duunarin hommat kiinnostaisi.

## Lastaajat ahtaalla

Wallin sopimisehdotuksessa uumoiltiin olevan su-  
denkuoppia. Ihmeteltiin, miten tuntipalkalla pääs-  
täisiin luvattuihin päiväpalkkioihin muuten kuin  
repimällä rajattomasti ylitöitä työmiesten selkänä-  
hasta jne. Muisteltiin edellisen koitoksen eli rettelöi-  
den aikaa Roseniuksen kanssa. Silloinen sopimus  
vientiyhtiön kanssa, tulkittiin nyt uuraalaisten las-  
taajien voitoksi.

Walli puolustautui "aiheettomia" syytöksiä vastaan.  
Hänen toimintansa koituisi sekä kauppahuoneitten  
että työläisten eduksi. (Wibors Nyheter 1904 nro 124, s.  
3)

Uuraan työväenyhdistyksen eli käytännössä stuuva-  
riyhdistyksen ratkaisu oli sama kuin silloin. Ryhdyt-  
tiin kilpasille Walli & Co:n kanssa. Työväenyhdistys  
oli ensin niskanpäällä ja lastasi alkukesästä suurim-  
man osan laivoista. Wallin aloitus meni pieleen.

- Poliisi keskeytti ensimmäisen laivan lastaamisen. Wal-  
lilla ei ollut Viipurin maistraatin toimilupaa. Porista  
hankitut lastaajat eivät saaneet luvattua palkkaansa ja  
uuraalaiset joutuivat ruokkimaan nälkiintyneitä mie-  
hiä ja avustamaan heitä kotimatalle. (Wiipuri, 1904,  
nro 107, s. 2, Työmies, 1904, nro 129, s. 2)

Maistraatin lupa heltisi toukokuun lopulla ja kilpai-  
lu alkoi toden teolla. Uuraalaiset menettivät lastuu-  
urakan toisensa jälkeen ja loppukaudesta Walli las-  
tasi suurimman osan laivoista. Pääpahis oli yhdis-  
tyksen näkökulmasta Walli. Uumoiltiin myös kaup-  
pahuoneiden roolia Wallin tukijoukkona ja jupakan  
alkuunpanijana, mutta oikean "takapirun" aikeita ei  
tunnistettu, vaikka Walli puolusteli niillä toimiaan.

- Oleskellessani viime vuonna ulkomailla tulin usein  
tilaisuuteen tapaamaan *laiwanomistajia*, jotka harjoit-  
tivat puutawaraliikettä Suomesta ulkomaille. Maini-  
tut liikemiehet walittivat yleensä sitä warsin vähän  
tydyttävää tapaa, jolla puutawarain lastaustyötä Uu-  
raan Työväenyhdistys toimitti, ja kehoittivat minua  
ottamaan tämän toimen huostasani ja koettamaan  
siinä saada aikaan parempaa työtapaa ja järjestystä.  
(Wiipuri, 1904, nro 42, s. 2)



### *Laki on, niinkuin se luetaan.*

Uuraalaisilla oli hätä kädessä. Kesäkuun 9 p:nä lähdettiin miehissä Viipuriin selostamaan maistraatille lastaajien tukalaa taloudellista tilannetta. Pormestari **Cajander** otti lähetystön vastaan.

- Hra pormestari selitti, ettei maistraatti nykyisten asetusten nojalla woinut kieltää nykyiseltä lastauttajalta oikeutta toimimaan lastauttajana. (**Karjala, 1904, nro 132, s. 2**)

Sitten käännyttiin kuvernöörin **Mjasojedov**'in puoleen, joka tutki Uuraan työväenyhdistyksen sääntöjä vuodelta 1896. Kun niissä ei mainittu yksinoikeudesta lastaukseen, totesi kuvernööri päätöksessään:

- Siihen nähden, että mainittu J. W. Walli Wiipurin kaupungin maistraatin antamalla luvalla harjoittaa elinkeinoaan, on jättänyt Uuraan työväenyhdistyksen anomuksen huomioon ottamatta. (**Kujala, 1905 s. 181, Wiipuri, 1904, nro 129, s. 2**)

Parin päivän päästä kutsui kuvernööri TY:n toimikunnan ja J. W. Wallin puhutteluun, läsnä olivat pormestari ja poliisimestari. Tuloksena työväenyhdistys tulisi anomaan satamajärjestyksen muutosta.

Anomus jätettiin huhtikuussa maistraattiin, joka perusti 10-jäsenisen komitean lausunnon antamista varten. Puutavaraliikkeillä oli neljä edustajaa, Uuraan TY:llä viisi ja lisäksi Walli & Co:lla yksi. Anomuksessa ehdotettiin Wiipurin sataman tapaista, kiinteää "taksaa" eri puulaatujen lastaamisessa. Komiteassa viipurilaisten kauppahuoneitten edustajille kiinteä hinnoittelu ei nyt sopinutkaan.

- Lyhyen keskustelun jälestä tuli komitea siihen päätökseen, ettei se woi jättää taksaehdotusta ainakaan Uuraan työväenyhdistyksen ehdottamilla perusteilla. (**Wiipuri, 1905, nro 108, s. 2**)

### *Oman käden oikeutta*

Kesällä 1904 tapahtui *Walli & Co:n* johdossa henkilövaihdos. Kapteeni Walli sairastui ja liikkeen johtoon astui hänen kirjanpitäjänsä **August Duncker**. Lastaustoiminta jatkui entisellään. TY:n jäsenten

maltti alkoi loppua ja vihamielisyys kohdistui ennen kaikkea Wallin työväkeen. Sanallisia uhkauksia tehostettiin viskelemällä kivenmurikoita. Ensin peloteltutarkoituksessa kopisutettiin majapaikkojen seiniä, sitten särettiin ikkunoita ja vihdoinkin pimeyden suojasta suunnattiin kivisade lastaavaan laivaan. Henkilövahingoitakaan ei välttytty. Uuraan poliisivoimia lisättiin ja muutama nuorukainen saatiin pahanteosta kiinni. Talven tulo lopetti väkivaltaisuuDET, kun Wallin työväki poistui Uuraasta.

### *Walli & Co:n lorun loppu.*

Syksyn 1904 kivitykset ja muu ilkivalta johtivat siihen, että keväällä 1905 Walli sai, asukkaiden vastustuksesta huolimatta, rakentaa uudet majoitustilat *Essaarelle*. Vakinaisten asukkaiden ja Wallin välit olivat niin tulehtuneet, että liikkeen työväelle ei annettu tiloja eikä myyty elintarpeita. Rakentajat tulivat muualta ja joutuivat samanlaiseen boikottiin.

Uusi laivauskausi ei tuonut muutosta TY:n työtilanteeseen. "Laiva on lastattu"-peli jatkui Uuraansalmella kiivaana, mutta useinmiten tuloksena oli, "Walli & Co:lla":lla. Heinäkuun lopulla homma sai väkivaltaisen lopun. Kuten edellinen rettelöinti päättyi tämäkin revolverin laukauksiin. Tällä kertaa ei ammuttu ohi.

- Useat yksityiset henkilöt owat viime päiwinä saaneet nimettömiä uhkauskirjeitä kokoonpantuina mitä raaimmalla tawalla. Ja kauwan ei seurauksia tarwinnut odottaakaan, jo eilen joutui yksi uhatuista kauppias **Aug Duncker**, joka tätä nykyä toimii lastauttajana Uuraassa, tällaisen koston uhriksi. Eilen ilalla noin klo 1/2 7 ampui työmies **Rapeli** n. k. tullisillalla häntä vastaan takaapäin kolme rewolwerinlaukausta, joista 2 osui hra Dunckerin selkään. (**Karjala, 1905, nro 167, s. 2**)

Ampuja pääsi pakoon ja livahti ulkomaille. Walli & Co oli kuitenkin kaikitenkin nujerrettu ja vuoden loppupuoliskolla Uuraan työväenyhdistys hääri laivauksen valtiaana. Sitä juhlittiin ohjelmallisella iltamalla toisena joulupäivänä.

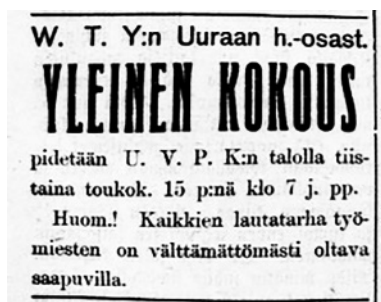
## Yhdistys vai ammattiosasto?

Heinäkuun 2. päivänä 1905 pidettiin Uuraassa (työ) väkeä innostava kokous, jossa agitaattori **Vihtori Kosonen** teki selkoa sosialistisesta työväenliikkeestä, korosti työväen voiman piilevän yhteistyössä ja työväenyhdistyksissä. Uuraassakin sen tapainen oli, mutta siihen ei huolitettu ketä tahansa. Siksi;

- Päätettiin yksimielisesti perustaa *uusi, luokkataistelukannalla* toimiva työväenyhdistys paikkakunnalle, kun kerran entinen yhdistys toimii yksistään jonkinlaisena liikeyrityksenä. Yhdistys päätettiin liittää alaosastona Viipurin Työväenyhdistykseen. (**Wiipuri, 1905, nro 156, s. 3**)

Lähdekirjallisuudessa on vuotta 1905 pidetty Uuraan *ensimmäisen, varsinaisen* Työväenyhdistyksen perustamisvuotena ja vuonna 1896 perustettua yhdistystä epämääräisenä, lähinnä ammattiosastoa muistuttavana, työläisten yhteenliittymisen harjoituksena tiellä *oikeaan*, sosialistiseen yhdistykseen.

Tämä on väärä tulkinta. Vuonna 1896 perustettu Uuraan Työväenyhdistys ansaitsee kunnian olla ensimmäinen ja *ainoa* paikkakunnan työväenyhdistys!



2. Työ 1906 nro 52, s 1.

Mitä heinäkuussa 1905 perustettiin, oli oikeasti Uuraan *Lautatarha*-ammattiosasto, joka liitettiin Viipurin Työväenyhdistykseen haaraosastona. Perimäinen syy hehkuttaa uuden, entistä ehomman työväenyhdistyksen syntyä, lienee ollut lautatarhatyö-

läisten ja lastaajien välinen kauna ja tekosyynä käytettiin lastaajien "porvarillista" asennoitumista verrattuna kokouksessa Viipurin Työväenyhdistyksen puheenjohtaja **Grönin** (Lehtovaara) markkinoimaan, työläisten keskinäiseen solidaarisuuteen.

Sosialismi työväen aatemaailmassa oli uuraalaiselle työmiehelle vielä kaukainen ja hämärä asia. Uuraan "lankunkantajat" valitsivat johtomiehikseen kolme "seppää". Puheenjohtajana oli kelloseppä **K. Hammar**, varapj. seppä **E. Mäcklin** (myöh. **Lehtola**) ja kirjuriina vasta paikkakunnalle tullut ja Mäcklinin luona asustellut puuseppä **J. Huittari**.

Johtokunnan rakenne oli mielenkiintoinen. Uuraalaisten ja ravansaarelaisten lisäksi siihen kuului miehiä Kivitokeelta, Niemelästä sekä Viipurin maa-laikunnan (sittenmin Vahvialan) Löytömäeltä ja Vanhastakylästä. Pyrittiin kokoamaan yhteen kaikki lähiseutujen lautatarhatyöläiset. Tämä oli myöskin ainoa kerta Uuraan sataman historiassa, jolloin lautatarhojen työväki asuinpaikasta riippumatta pyrki kohentamaan työoloja kaikkia työnantajia sitovalla *yleissopimuksella*. Asiaan palataan tuonnempana.

*Lastaajien* "stuuvariyhdistys" oli vuoden 1896 työväenyhdistyksessä kääritty wrightiläisyyden suoja-kaapuun. *Lautatarha*-ammattilaiset verhoutuivat nyt uuden työväenyhdistyksen nimissä sosialistien punalippuihin. Aatteellinen puoli jäi kuitenkin molemmissa työväenyhdistyksessä sivuseikaksi.

- "Uuraassa ei ole ketään, joka tietäisi koko sosialismin tarkoituksen", kirjoitti Petter Leskinen vielä seuraavan vuoden lopussa. (**Työ, 1907, nro 277, s. 3**).

## Työväen yhdistystoiminta vakiintuu

Vuosi 1905 on jäänyt Suomen historiaan kansallisen heräämisen vuotena ja huipentui vallanpitäjiä vastaan suunnattuun *Suurlakkoon* loka - marraskuun vaihteessa. Työläiset tunsivat samalla taistelevansa myös omien oikeuksiensa puolesta porvarien hallitsemassa Suomessa.

Johanneksen pitäjässä pidettiin kaksi lakkokokousta sekä lakon alkajaisiksi että lakon loputtua. Toiset olivat kirkonkylässä, Vaahtolassa, toiset Uuraassa. Miten lakko miellettiin porvaripiireissä heijastuu kanttori **Lindströmin** lakon päättäjäispuheessa:

- Ei ollut tarkoitus saada aikaan parannuksia, aineellisuuteen eikä työaikaan nähden, vaan tähän suurlakoon ryhtynyt Suomen kansa, on päättäväisellä wamuudella ruwennut waatimaan takaisin riistettyjä oikeuksiaan.” (**Wiipurin Sanomat. Supistus, 1905, nro 91, s. 4**)

Uuraassa työväen asioiden kohentaminen nousee keskeiseksi vaatimukseksi. Kun Vaahtolassa toivottiin asioiden palaavan ennalleen, niin Uuraassa painotettiin tulevaisuuden yhteiskuntaa, jossa työläisillä on samanlainen mahdollisuus vaikuttaa yhteisiin asioihin kuin muillakin kansanryhmillä.

- Lopuksi kohotettiin eläköönhuuto isänmaalle, työväen aatteelle ja kansan vapaudelle sekä yksimielisyydelle, kullekin erittäin. (**Karjala, 1905, nro 255, s. 2**)

Suurlakko sai väen liikkeelle ja uuraalaisetkin alkoivat kuunnella sosialistien sanomaa herkillä korvalla. Suurlakon aikana järjestystä valvomaan perustettu Uuraan punakaarti aktivoi sekin tahollaan. Vielä seuraavan vuoden heinäkuu aloitettiin komeasti ”Uuraan Punasen Kaartin” toimeenpanemalla ohjelmallisella iltamalla. Työväenyhdistykseen alkoi olla tunkua, ei paremman palkan toivossa, vaan aatteen innostamana. Vuoden 1905 vajaan kolmestasadasta jäsenestä kasvoi vuodessa melkein tuhatpäinen sosialidemokratian kannattajajoukko.

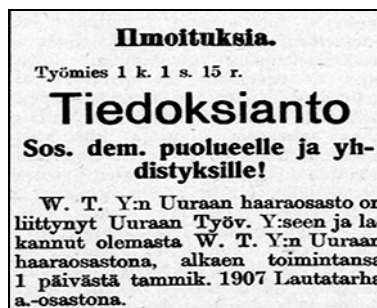
Vuosi 1906 oli Uuraassa siirtymäaikaa vanhoista asemista ja asenteista kohti uusia aatteita ja menetelytapoja. Maaliskuussa saatiin senaatin vahvistus Uuraan (vanhan)työväenyhdistyksen uusille sosialistiseen maailmankuvaan nojaaville säännöille. Tällöin vuoden 1896 weightiläinen työväenyhdistys ”loi nahkansa”. Se heräsi toimettomuuden horrok-

sestaan uuraalaisia aktivoivaksi ja liittymään houkuttelevaksi yhdistykseksi.

Huhtikuussa lastaajat muuttivat sääntöjään. Jokaisen tuli hankkia sosialidemokraattisen puolueen jäsenkirja ja tätä vaadittaisiin myös uusilta jäseniltä. Puheet porvariyhdistyksestä loppuivat.

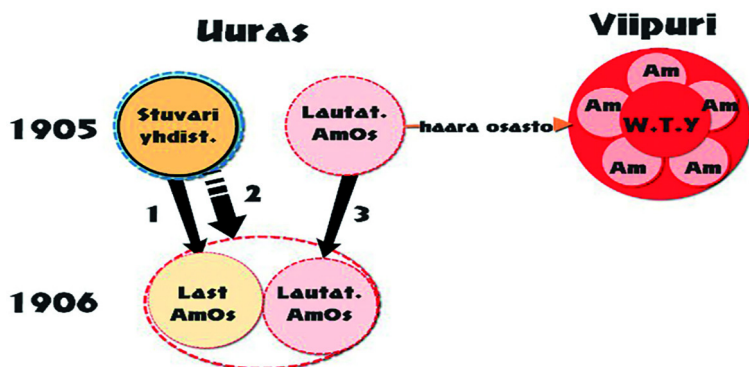
Hierottiin sopua kahden, nyt sosialistisen ammattiosaston kesken. Vappuna Uuraan lastaajat ja lautatarhaväki marssivat yhdessä punalippuja kantaen. Juhannuksen tietämissä vietettiin yhteistä, Uuraan Työväenyhdistyksen ”Kymmentä Vuosijuhlaa”. Maraskuun lopulla tehtiin päätös oman Työväentalon rakentamisesta. Oli saatava sisätilat, johon kaikki mahtuisivat kerralla, ettei yleisiä kokouksia ja kansanjuhlaa tarvitsisi pitää taivasalla.

Vuoden lopulla päättivät lautatarhalaiset siirtyä Viipurista muiden uuraalaisten pariin.



3. Työ 1906 nro 146A s.1

Tiedoksiannolla Uuraan lautatarhalaiset irtautuivat muodollisesti viipurilaisten holhouksesta. Käytännössä näin oli tapahtunut jo aiemmin. Petter Leskinen ja Anton Haimi olivat uuraalaisten edustajina Sosialidemokraattien Oulun puoluekokouksessa elokuun lopulla. Näin Uuraaseen saatiin tuoreeltaan terveiset, miten työväenliikkeen johto suhtautui suurlakon jälkeiseen tilanteeseen.



4. Uuraan työväen järjestäytyminen vuosina 1905 ja 1906. Sininen = wrightiläiset säännöt. Keltainen = suljettu ammattiosasto. Vaalean punainen = avoin ammattiosasto. Punainen = sosialidemokraattinen aatemaailma. Kirjoittajan laatima.

#### Uuraan työväen järjestäytyminen

- Vuonna 1905 tavataan:  
Suljettu epävirallinen stuuvariyhdistys, joka toimii wrightiläisen työväenliikkeen hengessä perustetun Uuraan Työväenyhdistyksen nimissä.  
Avoin, sosialistinen lautatarhätöläisten ammattiosasto, joka liittyi Viipurin T.Y:n haaraosastoksi.
- Vuoden 1906 lopulla:  
1. Stuuvariyhdistys muuttui Lastausammattiosastoksi.  
2. Wrightiläinen Uuraan T.Y. muuttui sosialistiseksi.  
3. Lautatarha-ammattiosasto siirtyi Viipurin T.Y:stä Uuraan T.Y:hyn.

### Lautatarhaväki

Lautatarha-ammattiosasto aloitti toimintansa rai-lakkaasti. Vuoden 1906 alussa siihen oli liittynyt jo lähes viisisataa jäsentä. Talven kokouksissa tehtiin pontevia päätöksiä työolojen kohentamiseksi.

- Kaikkien työnantajien tulee käyttää yksinomaan järjestynyttä työväkeä.
- Järjestykseen kuuluvaa työmiestä ei saa erottaa ilman asiallista syytä.
- Työpäivä 10 tuntiseksi. Kuudesta aamulla iltakuuteen kahden tunnin ruoka-ajalla.
- Alin päiväpalkka 2 mk 50 p.
- Rudusluvusta siirrytään kappalelukuun.
- Työpalkat määritellään työntekijäin ja työnantajain molemmin puolisen suostumuksella.

Viimemainittu kohta tarkoitti yleissitovaa sopimusta Uuraassa käytössä olevien henkilökohtaisten sopimusten sijaan.

Maaliskuun alussa lähetettiin vaatimukset työnantajille ja parin viikon kuluttua saapui tyyli vastaus.

- Työpäivä tulee olemaan 10-tuntinen.
- Palkka ja muista asioista sovitaan kukin oman työväkensä kanssa.
- Kauppahuoneet eivät tee eroa järjestäytyneen ja järjestäytymättömien välillä.

- Työmiesten täytyy sitoutua kunkin firman asettamiin sääntöihin.

Tämä tiesi n.s. "orjakontraktien" jatkumista.

#### Mihin orjakontrahdissa sitouduttiin?

Työntekijä oli valmis tekemään töitä rajattomasti (ylityötä ei rajattu) ja tarkalleen annettujen ohjeiden mukaan. Siis muu-takin työtä esimerkiksi halvemmalla palkalla kuin mihin kontrahdissa oli sitouduttu.

Työn loppuessa esimerkiksi tavarantoimitukseen, ei työläiselle tarvinnut maksaa palkkaa eikä hän saanut hakea muuta työtä ilman työnantajan lupaa.

Lakkoilu katsottiin sopimusrikkomukseksi ja siitä saatettiin, työnantajien tulkinnan mukaan, vetää edesvastuuseen käre-jillä. Esimerkiksi Ahlström pelotti yksityisen työsopimuksen tehneitä, mutta nyt lakkoon menneitä työläisiä hakemalla julkiselta notaarilta protestin. Sen mukaan yhtiö pitää itsellään oikeuden kanteen nostamiseen lakkoilijoita vastaan saadaakseen korvauksen lakon aiheuttamista vahingoista, koska katsoo työläisten kontrahdin rikkomisen kautta olevan syytä yhtiölle aiheutuneisiin lisäkustannuksiin.

Työnantaja määritteli urakan luonteen. Ahlströmillä tapahtui seuraavaa. Ennen kantajajilla oli apunaan vetäjät, jotka purkivat lossattavat lotjat ja kantajien urakkana oli tavarantoimitus tapuliin. Kantajien urakkaa muutettiin siten, että he itse lossasivat lotjan ja kantoivat tavarantoimitus tapuliin. Urak-hinta pysyi työmäärän lisäyksestä huolimatta ennallaan.

Standardimaksu. Sahatavaran siirtelyssä lautatarhalla urakka hinnoiteltiin käsiteltyjen standardien mukaan. Ongelmana oli, että työläinen ei mistään voinut tietää työstämänsä standardien lukumäärää vaan oli siinä työnantajan armoilla. Yleisesti käytettiin n.s. keskimääräistä standardia, joka arvi-oitiin keskimääräisen sahatavaran pituuden mukaan. Työläisten mukaan työnantajalla oli suuri houkutus käyttää arvi-

oinnissa lyhyempää mittaa kuin tavara oli ja esimerkiksi kantajien urakka oli silloin 10 - 20% suurempi kuin heille tilinmaksun perusteena ilmoitettu standardimäärä.

Yksittäinen työmies oli täysin työnantajan armoilla. Kaikkia työnantajia sitovaa yleissopimusta oli turha haaveilla. Siihen eivät kauppahuoneet vapaaehtoisesti suostuneet ja pakottamaan niitä ei pystytty. Työtilanteeseen pettyneitä erosi. Osaston jäsenmäärä oli vuoden lopulla enää kolmensadan korvilla.

Lautatarhalaisten ammattiyhdistystoiminta ei täytännyt odotuksia, mutta osasto edisti ja elävöitti kulttuuritoimintaa. Tämä näkyi monipuolisessa, harrastajavoimin toteutettujen perheiltamien ohjelmistossa. Oli soittoa, runoja, runonlausuntakilpailuja, puheita, kuorolaulua, yhteislaulua näytelmäkappaleita, nuorisoleikkejä, kupletteja, kertomuksia ja torvisoittoa, viimeainittua usein myös säestämässä yhteislaulua tai vauhdittamassa tanssiaskeleita.

## Sahateollisuusliiton helmaan

Turhautuneina Lautatarhaosaston saamattomuuteen palkkaus- ja työoloissa haki uuraalaisten lautatarhatyöläisten ydinjoukko valtakunnallista lisävoimaa ja marraskuussa perustettiin uusi ammattiosasto, Suomen Sahateollisuusliiton Uuraan osasto n:o 20. Sitä vetämään ryhtyi **Antti Gylling**.

Uuraan lautatarha-ammattiosastolla (entisellä Viipurin haaraosastolla) meni sen sijaan huonosti. Jäsenmäärä putosi kahdessa vuodessa kymmenenteen osaan eli viidestäsadasta viiteenkymmeneen. Kesällä 1907 päätettiin liittyä yhteen liitto-osasto 20 kanssa ja syksyllä lopettaa oma toiminta kokonaan. Suurella kohulla pari vuotta aikaisemmin perustettu "uusi työväenyhdistys" oli kuihtunut olemattomiin. Se jätti kuitenkin perinnöksi sosialistisen työväenliikkeen siemenen tulevien aikojen kypsyttäväksi.

Jäsenkato jatkui myös uudessa osastossa. Vuonna 1911 jäsenmaksunsa maksaneita oli enää 11. Toiminta oli täysin lamassa. Liittoveroa jäi rästiin ja

seuraavan vuoden keväällä osasto erotettiin Sahateollisuusliiton liitosta. Osasto kuitenkin ryhdistäytyi suoritti puuttuvat tilitykset ja niin kaikki 12 "tuhlaajapoikaa" pääsivät kesällä takaisin liitoon.

Tämän pohjanoteerauksen jälkeen suunta kääntyi. Vuosi 1911 oli puukauppiaille hankalaa aikaa. Maailmanmarkkinat laskivat, kauppa kävi nihkeästi eikä vienti vetänyt. Seuraavan vuoden näkymät eivät olleet kovin rohkaisevia. Tämä heijastui kevään 1912 lautatarhatyöväen pestaukseen n.s. orjamarkkinoihin, kontraktien palkkatasoa laskettiin. Kun elintarvikkeissa hintakehitys oli päinvastainen, niin taloudelliseen ahdinkoon ajatut työläiset nousivat taistoon. Kesällä puhkesi lakko kolmessa yhtiössä.

- Uuraan Ulosvienti Oy:n lakko päättyi sopimukseen 2.12.1913. (**Suomen ammattijärjestö Suomen ammattilaisen työväenliikkeen äänenkannattaja, 1913, nro 12, s. 13**)
- Vuotjärven Suitsaaren lautatarhalla lakkoiltiin 29.8. 1912 alkaen. Tämä oli liiton hyväksymien ehtojen mukaan organisoitu lakko, jonka lopettamisessa liiton neuvottelija oli ratkaisevasti mukana. Yhtiö kuitenkin toimi seuraava vuoden keväällä toisin kuin oli yhdessä sovittu. Asia vietiin sovinto-oikeuteen, joka ratkaisi asian työväen eduksi. (**Sahateollisuusliiton, 1912, nro 3, s. 15, Eteenpäin, 1912, nro 105, s. 3 ja 1913, nro 83, s. 4a**).
- Ahlström Oy:n lakko alkoi elokuussa. Yhtiö ei suostunut neuvonpitoon työläisten eikä liiton edustajien kanssa. Lakossa oli n. 40 henkilöä Uuraassa, Ravanaarella ja Viipurin Kirkkosaaren lastauspaikalla. Sitkeä lakko kesti tasan vuoden. Yhtiö sinnitteli rikkurityövoiman turvin eikä antanut periksi lakkolaisten vaatimuksille. (**Eteenpäin, 1913, nro 83, s. 4**)

Työtaistelujen saldona oli voitto Vuotjärvestä, tasapeli Uuraan Ulosvienti Oy:n kanssa ja Ahlströmille karvas tappio.

Suurin voittaja oli kuitenkin Uuraan osasto 20, jonka jäsenmäärä koki huiman nousun. Vuoden 1914 alussa jäsenmäärä oli kohonnut 137:ään. Ammatillisesti järjestäytyneet olivat kuitenkin vain vaivaiset 10% kesäisin lautatarhoilla ahertavasta työläisjoukosta.



---

## *Uuraan uudistunut Työväenyhdistys*

---



*Uuden talonsa vihkiäisjuhlaa viettää sunnuntaina 29.9. työväenyhdistys. Ohjelma on monipuolinen ja arvokas. Juhlapuheen pitää puoluesihteeri Matti Turtia Helsingistä, tervehdyspuheen A. Gylling, juhlarunon lausuu näyttelijä Saul Korhonen, kertomuksen ja kuplettilaulua esittää J. P. Holopainen. Vielä on ohjelmassa muutakin ohjelmaa m.m. näytöskappale "Tukkijoella". Kehoitamme uuraalaisia pitämään merkkipäivän mielessään.*

1. Kuva: **Toveritar: Suomen sos.-dem. työläisnaisliiton äänenkannattaja, 1929, nro 7-8, s. 14, Teksti: Työ, 1912, nro 224, s. 3**

## Yhdessä punalipun alla

Helmikuussa 1907 Uraan TY piti vuosikokouksensa ja valittiin uusi hallitus. Puheenjohtajaksi saatiin paikkakunnalle muuttanut nuorempi tullivartija K. Tikka. Johtokuntaan tuli jäseniä sekä Ravansaareltä että Uuraasta, joukossa kaksi naista. Perustettiin järjestysvaliokunta, jossa oli edustajia lastaajista (stuvaryhdistyksestä), lautatarhalaisista ja naisosastosta. Pyrittiin rakentamaan sopua työväenyhdistyksessä eri intressiryhmien välillä. Toivottiin, että pj. Tikka, jolla ei ollut vanhoja rasitteita, johtaisi löytämään uusia ratkaisuja toiminnan tehostamiseen. Syytä olikin.

- Osanotto kokouksiin oli laimeaa, nuoria ei näkynyt. Suurlakon aikainen innostus oli hiipumassa. Yhdistys oli vanhojen "partojen" varassa. Oli keksittävä ammatityhdistystoiminnan lisäksi jotain uutta jäsenkunnan aktivoimiseksi. (Työ, 1907, nro 43, s. 3)



1. Uraan työväenyhdistyksen sisäistä rakennetta ja suhdetta sosialidemokraattisen puolueeseen sekä ammatilliseen järjestäytymiseen kuvaava kaavio. Suljetut ammattiosastot keltaisella. Kirjoittajan laatima.

## Organisaatiorakenne

Uraan TY kuului Viipurin läänin läntiseen sos. dem. vaalipiiriin ja Johanneksen kunnan sos. dem. kunnallisjärjestöön Uraan sos. dem. aluejärjestönä. Piirijärjestön kotipaikka oli Viipuri ja kunnallisjärjestön aluksi Vaahtolan kirkonkylä, myöhemmin Uuras. Uuraalaisista Petter Leskinen työskenteli piirijärjestössä m.m. piirisihteerinä ja Anton Gylling kunnallisjärjestössä Uraan aluejärjestön, myöhemmin koko sos. dem. kunnallisjärjestön puheenjohtajana. Uraan työväenyhdistyksessä aatteellinen ja ammattiyhdistystoiminta toimivat rinnan sosialidemokratian merkeissä..

Tahdin määräsi johtokunta. Puheenjohtaja toiminut K. Tikka sai vanhemman tullimiehen vakanssin Seiskarin tullivartiossa ja vuodesta 1908 lähtien puheenjohtajat valittiin yhdistykseen kuuluvista paikkakunnan miehistä, ensimmäisenä Antti Gylling.

### Uraan Työväenyhdistys

- U.T.Y.-johtokunta: puheenjohtaja, rahastonhoitaja, kirjuri ja 4 - 6 jäsentä sekä heille 2 - 3 varajäsentä. Lisäksi kaksi tilintarkastajaa ja mahdollisesti toimikuntia erinäisiin tehtäviin esim. työväentalon rakennustoimikunta, huvitoimikunta, arpa- ja isoimikunta jne.
- Ammattiosastot:
  1. Työosuuskuntina toimivia lastausammattiosastoja: Uraan Lastausammattiosasto, Ryövälniemen Lastausammattiosasto, Naislastausammattiosasto (ei kuviossa).
  2. S.S.T = Suomen Sahatyöläisten Liiton osasto 20 eli Uraan lautatarhatyöläisten ammattiosasto.
- Aatteellisia osastoja:
  1. Sos. dem. naisliiton Uraan Naisosasto.
  2. U.T.Y:n nuorisosasto (ei kuviossa).
  3. U.T.Y:n puhujaseura (ei kuviossa) jne.
- Muita:
  1. Torvisoittokunta ja laulujuorot
  2. Näytelmä- ja urheiluseurat



Työväenyhdistyksen sisällä toimi eri osastoja, joilla oli omat kytkentänsä ulkopuolisiin tahoihin.

- Säännöilleen saivat vuonna 1908 vahvistuksen: Ryövälinniemenn lastaus ammatti osasto, Uuraan naisosasto, Uuraan naislastaus ammatti osasto ja Yhdistyksen näytelmäseura. (Työ, 1908, nro 42, s. 3)

Suurin merkitys oli perinteisesti ammattiyhdistystoiminnalla, joka järjestäytyi Suomen ammattijärjestön alaisiin ammattiliittoihin.

- Sekä Uuraan että Ryövälinniemen lastaus ammatti-osaston kuuluivat Satamatyöväen ja myöhemmin Kuljetustyöväen liittoon ja lautatarhalaiset Sahateollisuustyöväen liittoon.
- Uuraan naislastaajat, paraimmillaan kolme osastoa, Uuraansalmen, Tapolan ja Ryövälinniemen osastot eivät olleet ammattiliitossa itsenäisinä vaan mieslastaajien kylkiäisinä. Naislastaajille osoitettiin kevyempien tavaroitteen kuten kimprien lastaamista. Naisytyövoima oli halvempaa kuin miesten ja purjelaivojen halvemmat lastausurakat annettiin mieluusti naisille.

## Vaalityö

Uuraassa oli liittynyt sosialidemokraattiseen puolueeseen, mutta mitä se tarkoitti ja mihin se velvoitti, olivat vielä suurimmalle osalle työläisiä tuntemattomia asioita. Eduskuntavaalit olivat ovella, mutta olivatko uuraalaiset valmiusasemissa oven takana?

Socialidemokraattinen puolue oli käynnistänyt valtakunnallisen valistuskampanjan. Agitaattorit kulkivat paikkakunnalta toiselle työväen asiaa ja ehdokkaita esittelemässä. Viime kädessä työväenyhdistyksen asiana oli toimia niin, että vaaliuurnille saataisiin paikkakunnan työväestöön kuuluvat sosialidemokraatteja äänestämään.

Uuraassa aloitettiin räväkästi. Muut puolueet haastettiin väittelemään Raittiustalolle 20 tammikuuta.

- Kokouksesta laati Petter Leskinen Työ-lehteen propagandistisen artikkelin. "Wäittelykokous Uuraassa. Porwaripuolueet leikkivät jänistä". (Työ, 1907, nro 20, s. 4).

Haettiin lisävoimia äänestäjien agiteeraukseen.



2. Työ 1907 nro 8 s.1

Agitaatiokokousten ja puhetilaisuuksien lisäksi järjestettiin seuraavina vuosina luentokursseja ja keskustelupiirejä. Naisosastot organisoivat keskuudessaan n.s. kymmenen renkaita keskustelemaan pienryhmissä sosialistisen työväenliikkeen asioista. Työmaiden taukotupiin ja yhdistykseen tilattiin työväen sanoma- ja aikakauslehtiä sekä hankittiin yhdistyksen kirjastoon sosialismia käsittelevää kirjallisuutta.

## Työväentalohanke

Suurlakon jälkeinen jäsenryntäys aiheutti tilapulmia. Palokunnantalo oli käynyt auttamattoman ahtaaksi. Yhdistyksen yleiset kokoukset ja kansanjuhlat oli pidettävä ulkosalla. Oman talon rakentamista pohdittiin, mutta vasta Walli & Co kukistuminen kesällä 1905 avasi suotuisat rahoitusnäkymät Lastausammattiosaston hallitessa lastaustoimintaa.

Syksyllä 1906 tehtiin työväentalon rakentamispäätös ja valittiin rakennustoimikunta. Varoja hankittiin Karjalan suurimmilla arpajaisilla. Tämä oli nerokas oivallus. Suurlakon herättämä yhteishenki kanavoitiin arpajaispalkintojen tekotalkoisiin.

- Arpoja oli 15 000 ja joka kolmas oli voittorarpa. Vuoden 1907 heinäkuun 28. päivän arpajaisjuhlista saattoi viidenkymmenen pennin arvan ostaja voittaa sohvan, senkin tai koko kaluston. Lisäksi oli naisten käsitöitä, kotieläimiä, veneitä, purjeveneitä, kalastusvälineitä, talouskaluja j.n.e. (Työ, 1907, nro 155, s. 2).

- Arpajaisten tuotto oli yli 6000 mk eli viidesosa työväentalon 30 000 mk:n kustannusarviosta. Palkintoja jäi vielä seuraavien kesien pienimuotoisempiin arpajaisiin. Varoja kerättiin myös iltamilla ja lahjoituksilla. Rakennusaikaiseen, jokamiehen talkootoimintaan panostettiin, vain vaativiin töihin kuten uunien muurauksiin ja ikkunain lasituksiin hankittiin ammattilaisia. (Työ, 1907, nro 191, s. 4. sekä 1912, nro 144, s. 2, ja s. 6)
- Uuraan Työväentalon vihkiäisjuhla oli 29. syyskuuta 1912. (Työ, 1912, nro 225, s. 3).

Talo, "Työväen Palatsi" oli kookas ja edustava rakennus. Siinä oli kaikkiaan kymmenen huonetta ja n. 1000 henkeä vetävä juhlasali, jonne mahtui koko silloisen Työväenyhdistyksen väki perheineen. Tiloja riitti kaikenlaiseen omaan toimintaan ja niitä voitiin myös vuokrata ulkopuolisten käyttöön. Juhlasalilla oli kysyntää paitsi iltama- myös vierailevien teatteriseurueiden esityspaikkana.

### Kullervon kosto - uuraalaisittain

Aikataulu osoittaa, että laivat lähtivät yhtä aikaa sekä Uuraasta Viipuriin, että takaisin. Sopuisasta rinnakkain ajelusta ei ollut kysymys vaan käytiin ankaraa kilpailua "Viipurinlahden herruudesta". "Kullervon" omisti Uuraan Höyryvene-osuuskunta ja "Onnin" Viipurin Höyryvene-Osakeyhtiö.

Viipurin Höyryvene-Osakeyhtiö oli käyttänyt Uuraan reitillään vanhentunutta kalustoa. Lisäksi uuraalaisille olivat rospuuttoajat keväällä ja syksyllä olleet vaikeita. Laivakulku aloitettiin myöhään keväällä ja lopetettiin aikaisin syksyllä, vaikka jääesteistä ei ollut suurempaa haittaa. Uuraalaisten valituksiin yhtiö suhtautui yliolkaisesti. Vuoden 1906 syksyllä mitta alkoi täyttyä ja syntyi Uuraan Höyryvene-osuuskunta, joka seuraavana vuonna aloitti liikennöimisen Uuraan ja Viipurin välillä Suvasveden höyryveneosakeyhtiöltä 60 000 mk:lla ostamallaan "Kullervolla".

- Kullervo oli vuonna 1903 Varkaudessa, Lehtoniemen konepajalla rakennettu uudenaikainen matkustaja-

**Ryövelniemi—Uuras—Viipuri**  
**ajanmukainen ja nopeakulkuinen**

**Höyryl. „Kullervo“**

**Lähtöajat arkipäivinä:**

Ryövelniemestä, 7,30 ep. 3 j. p.  
 Uuraasta, 8,20—11 ep. 3,30—7 j. p.  
 Viipurista, 10 ep. 1,30—5,30—8,15 j. p.  
 Viipurista, maanantai-aamuna 6,30

**Pyhäpäivinä:**

Uuraasta, 8,20—11 ep. 3,30—9,15 j. p.  
 Viipurista, 10 ep. 1,30—7 j. p.

**Uuraan höyryvene-osuuskunta.**  
 Ksk.550

---

**Ylimääräisiä kulkovuoroja**  
**Uuraaseen**

**Höyryv. „ONNI“**

**arkipäivinä:**

Viipurista, 10 ep. 1,30—5,30—8,15 jp.  
 Uuraasta, 8,20—11 ep. 3,30—7 jp.  
 Ryövelniemestä, 7,30 ep. 3 jp.

**Maanantaisin Viipurista 6,30 ap.**

**pyhäpäivinä:**

Viipurista, 10 ep. 1,30—7 jp.  
 Uuraasta, 8,20—11 ep. 3,30—9,15 jp.

**Maksu I luok. 50 p.**  
**— II — 20 p.**

**Viipurin Höyryvene-Osakeyhtiö.**  
 Ksk.552

3. Kullervon ja Onnin aikataulut välillä Uuras - Viipuri kesällä 1907. Viipuri, 24.07.1907, nro 167, s. 4

laiva. Se oli varustettu 50 hv:n höyrykoneella, joka paraimmillaan kehitti 12 solmun vauhdin. Kolmisen kesää se oli joutuisasti puksuttanut Saimaalla Kuopion ja Savonlinnan väliä. Uuraan ja Viipurin välikin taittui 25 minuutissa. Enimmillään siihen mahtui 200 kyytiläistä, joita pimeään aikaan hemmoteltiin sähkövalolla sekä sisätiloissa että satamassa laivaan astuessa ja sieltä poistuessa. (Karjala, 1907, nro 165, s. 3) s

Ilmassa oli paljon toiveikkuutta. Vakinaisten “tuuri-en” lisäksi mainostettiin “Kullervo” huvialuksena. Totuus oli toiveita karumpaa. Viipurin Höyryvene-Osakeyhtiö käytti uuraalaisten mielestä kieroja kilpailukonsteja. Pahinta oli hintakilpailu.

- Kolmannen luokan matkustajilta otettiin näet ainoastaan 10 penniä tältä 12 kilometrin wäylältä. “Kullervo”, Uuraan osuuskunnan laiwa sen sijaan kanto 40 penniä. (Työ, 1910, nro 114, s. 2.)

Vaikka vedottiin työväen solidaarisuuteen, oltiin kannattavuuden rajamailla. Osuuskunnalla ei ollut liiketappioiden kattamiseen samanlaisia edellytyksiä kuin vakavaraisella Viipurin Höyryvene-Osakeyhtiölle. Laivavarustamoseikkailu kapitalistisessa maailmassa päättyi sen lakien mukaan, “suuret syöväät pienet”.

- Vuonna 1910 Kullervo oli pakko myydä suurten käyttökustannustensa takia. Ostaja oli liikemies **K. M. Lehtonen** Anttolasta, ja Kullervo palasi takaisin Saimaalle. (Wiipuri, 1910, nro 50, s. 3)

Uuraalaiset eivät kuitenkaan antaneet vielä periksi, vaan hankkivat tilalle pienemmän matkustaja-aluksen, “Adelcreizin”. Sen kanssa sinniteltiin pari kesää, mutta touhu huomattiin turhaksi ja alus myytiin kilpailijalle, Viipurin Höyryvene-Osakeyhtiölle.

- “Testamentissa” jaettiin “kipurahoina”. Uuraan työväenyhdistykselle 2000 mk, Uuraan lastausammattiosastolle 1000 mk. Nämä olivat Höyryvenheosuuskunnan vankimmat tukijat, joiden sekä rahallista että arvovaltatappiota näin hyvitetiin. Lopuilla varoilla tuettiin paikkakunnan kulttuurielämää eikä vähäosaisempiakaan unohdettu. Uuraan raittiusseuralle ja palokunnalle, Uuraan ja Ravansaaren köyhille, Uuraan rukoushuoneelle sekä Rahkasaaren kyläkunnan kirjastolle kullekin 500 mk. (Wiipuri, 1912, nro 114, s. 4)

Juttu siis päättyi nolosti. Ehkä tämä oli syynä siihen, ettei “Kullervo-seikkailusta” löydy mainintaa Uuraan lähdekirjallisuudessa.

## Seutukunnan kummisetä

Lastausammattiosasto oli työväenyhdistyksen “syömähänmas”, jolla louhittiin maallista mammonaa. Verrattuna niihin työväenjärjestöihin, jotka toimivat pelkkien jäsenmaksjen varassa, oli Uuraan työväenyhdistyksellä “millä mällätä”!

- Esimerkiksi vuoden 1907 laivauskauden aikana lastattiin: 175 höyrylaivaa ja 44 purjelaivaa, joista saartiin lastauspalkkiona 199329 mk 61 penniä. Purettujen laivojen lossauspalkkioiden kera tienattiin yli 200 000 mk. Vielä vuonna 1913, jolloin kilpailtiin “verissä” päin Federeissin kanssa, osasto hankki 187 356 mk. (Työ, 1908, nro 10, s. 2 ja 1914 no 17 s 4).

Lastausammattiosasto oli seutukunnan hyväntekijä, joka tuki monia, työväen aineelliseen ja henkiseen hyvinvointiin tähtääviä hankkeita. Kevyempiin kulttuurierientoihin kuuluivat erilaiset viihteelliset yleisötapahtumat, joiden tarkoituksena oli luoda yhteenkuuluvaisuuden tunnetta ja samalla tarjota virkistystä työntäyteiseen arkeen.

- Vuosi 1907 aloitettiin repäisevästi naamiaisilla. Kevätalvella järjestettiin hiihtokilpailut, jossa uuraalaiset saivat jännätä oman suosikkinsa puolesta. Vanhastaan eri kylillä oli kissanhännänvetoa keskenään ja nyt oli tilaisuus koetella voimia rehdisä kilpailussa sekä aikamiesten että nuorten sarjassa. Kesällä oli tilaisuus yhteiseen huvimatkaan ja leppoisaan yhdessäoloon koivistolaisten kanssa, joita työelämässä katsottiin hieman altakulmain. Olivathan Uuras ja Maksalahti keskenään kilpailevia satamia. Talvella huvitilaisuuksien viettoa ahdisti tilanpuute. Kesällä voitiin kokoontua ulkosalla, jossa tosin oltiin säiden armoilla, mutta kaikki halukkaat pääsivät mukaan. Tilaisuudet olivat päiväjuhlia, joiden ohjelmatarjonta ulottui vakavia ajankohtaisia asioita käsittelevistä puheista leikkimielisiin kilpailuihin ja “jyrytansseihin”. Työväen aatteellista puolta koetettiin ujuttaa mukaan. Sosialidemokraattista ajatusmaailmaa selittämään hankittiin asiaan perehtynyt puhuja myös huvitilaisuuksiin. Lokakuussa vuorossa oli Työ-lehden toimittaja **Airola**. Tällöin, niin kuin usein tapahtui, esitelmätilaisuus naamioitiin iltamaksi lupaamalla lopuksi tanssia. Tästä seurasi monesti hälinää häiriöksi asti “vakavamielisen” puheen aikana tai sitten tultiin vasta tanssin alettua, mistä erikoisesti nuoriso joutui silmätikuksi. (Työ, 1908, nro 2, s. 3)

**Uraan T. Y:n Lastaus a.-o.**  
toimeenpanee

## Naamiohuvit

Vaihtelevalla ohjelmalla  
U. V. P.-kunnan talolla 13 p. tam-  
mikuuta kello 4 i.p.  
Naamioitettuihin jaetaan 3 palkintoa.  
I-luon 12 mark.  
II-luon 8 mark.  
III-luon 5 mark.  
Naamioitettuihin sisällykset klo 6.  
Sisällyksetmaksu 50 penniä.  
Huvitoimikunta.

## Huvimatkan Koivistolle!

Koiviston T. Y:n Arpa- ja rannikko T. Yh-  
distyksen yhteiseen Kesäjuhlaan tekee Uraan Lastaus-  
A.-O:n Soittokunta ensi sunnuntaina t. k. 9 p:nä.  
Höyrylaiva „Jalo“ lähtee Turun sillan vierestä klo  
1/2 10 a. p.  
Pilettejä saadaan Työväen kirjakaupasta Punasenläh-  
teen torin varrelle, sekä T. Y:n talon ravintoloitsijalta.  
Makuu edestakaisin alimastaan 2 mrk. 50 p.  
HUOM! Ravintola ja Soittokunta mukana.  
Uraan L. A.-O:n Soittokunta.

— Uraan työväenyhdistyksen  
lastausammattiosaston ilmoitus  
on Uraan 23. p. 5 i. p. Tilaisuudessa  
puheen toimittaja M. H. Kivola.

**Uraan T. Y. Lastaus a.-o.**  
Huvitoimikunta  
toimeenpanee

## Viihtokilpailun

Uraan T. Y:n ja paikkakuntalaisten  
kesken 24 p:nä maaliskuuta, Palmu-  
sunnuntaina, Lompkan rannassa.  
Aika kello 9 a. p.  
Kilpailu kahdessa sarjassa:  
Ensimmäisessä sarjassa 10 km. mat-  
kalla, 18 vuotta täyttäneet.  
Toisessa sarjassa 5 km. matkalla,  
nuoremmat.  
Palkinnot ensi sarjassa:  
I. palk. 15 mk., II. palk. 10 mk.,  
III. palk. 7 mk., IV. palk. 5 mk.  
Toisessa sarjassa:  
I. palk. 10 mk., II. palk. 7 mk.,  
III. palk. 5 mk., IV. palk. 3 mk.  
Illalla vietetään HTAMA U. V.  
P. K:n talolla runsaalla ohjelmalla.  
Samassa tilaisuudessa jaetaan pal-  
kinnot.  
Sisällykset 75 ja 50 p:nä.

**Uraan T. Y. Lastaus a. o.**  
toimeenpanee  
Suuret

## Kansan-huvit

sunnuntaina t. k. 16 p. klo 4 j. p.  
p. ensalla juhliohjelmalla. Rikkinä  
ja vaihtelevalla ohjelmalla. Sisäl-  
lykset 50 p. aikuisilta ja 25 p. lap-  
silta. Huom! Päivätyöt kannetta-  
va näkyvä.  
Huvitoimikunta.

## Mätäkuun-juhlan

— toimii —  
Uraan T. Y:n Lastaus a.-o:n soittok- ja huvitoimikunta ensi sunnun-  
taina t. k. 25 p:nä Lastaus a.-o:n kentällä  
OHJELMA:  
Aikuisilta. Paha. Reuo. Ukkomusten valat.  
Internationale (soittok. skent.)  
Kuplettien laulu (Hm. Hietala).  
Kertomus.  
Ensi-iltaa polka.  
Nent-Taneli.  
Nuolen heittoa ja poikasten kilpailua.  
Jyrränsäsi!  
Aika klo 5 j. p. p. Sisällykset: Aikuisilta 50 p., lapsilta 25 p.

4. Yläriivi vasenmalta: Työ: 1907, nro 8, s. 1, 1907, nro 125, s. 1 ja 1907, nro 237, s. 2,  
Alariivi vasenmalta: Työ: 1907, nro 134, s. 1, 1907, nro 194, s. 1 ja Työ, 1907, nro 66, s. 1.

Uuraassa, niin kuin monessa muussakin työväenyhdistyksessä musiikki, torvisoiton ja kuorolaulun voimin muodostui keskeiseksi jopa puoliammattimaiseksi kultturiharrastukseksi.

- Vuonna 1907 Uraan työväenyhdistyksen torvisoitto-  
kunta antoi joulukuussa kriitikoiden, korkeatasoisesta  
laadusta, kiittämän konsertin. "Äänien puhtaus kuta-  
kuinkin täydellinen, pianissimo sekä crescendo ja  
decrecendo vaativat vielä silittelemistä, mutta forte  
on mahtava, maalaissoittokunnille tavallinen räminä  
on hioutunut melkein loppuun". (Karjala, 1907, nro  
286, s. 3)
- Uuraassa torvisoitolla oli pitkät perinteet. Ensimmäi-  
senä sitä harrastettiin Uraan vapaaehtoisessa palo-  
kunnassa 1870-luvun puolivälistä alkaen. Vuonna  
1906 Lastausammattiosasto hankki torvet hieman  
retuperälle jääneeltä vapaapalokunnan soittokunnalta  
ja palkkasi soitonjohtajaksi kapellimestari **T. Jalkan-  
sen**, joka vajaan vuodessa nosti Uraan torvisoiton  
edellä kuvatulle tasolle. Kesällä 1908 Uraan työväen-

yhdistys sai maineikkaan soittokunnan haltuunsa.  
(Työ, 1906, nro 137, s. 1, Työ, 1908, nro 171, s. 2)

Viihteellinen puoli sai eniten näkyvyyttä, keräsi  
suurimmat osanottajajoukot ja oli tässä mielessä oi-  
va kiinnostuksen herättäjä työväenliikettä kohtaan.  
Vähemmälle huomiolle jäivät lastaajien panostukset  
seudun asujamiston hyväksi. Rahallisin avustuksin  
ja lainojen avulla tuettiin kouluja ja osuuskappoja  
sekä seuratoimintaa m.m. raittius- ja urheiluseuroja  
Uraan salmen kahta puolta sekä hankittiin Höyry-  
veneosuuskunnan osuuksia.

Ymmärrettiin valistustyön merkitys ja tarpeellisuus  
työväen itsetunnon kehittäjänä ja luokkatietoisuu-  
den kasvattajana. Rahoitettiin agitaatiotoimintaa,  
järjestettiin esitelmä ja koulutustilaisuuksia sekä  
hankittiin työväen kirjallisuutta ja lehtiä halukkai-  
den luettaviksi. Työ-lehti koettiin tärkeäksi viestin-

täkanavaksi. Sen toimintaedellytyksiä vahvistettiin ostamalla osuuksia, joita kertyi vuosien kuluessa kaiken kaikkiaan puolisen sataa.

Solidaarisuuden osoituksena tuettiin lakkoon meneitä rahallisin lakkoavustuksin myös muilta ammattialoilta ja seuduilta aina pohjoismaita myöten. Arpajaisten järjestäminen oli tuolloin iltamien ohella yleisesti käytetty järjestöjen rahoituskeino. Itses- tään selvänä tukimuotona kierrätettiin lähiseudun Työväenjärjestöjen arpajaislistoja omien jäsenten keskuudessa ja saatettiin myös osastona paitsi suositella niin myös ostaa arpoja.

Lastausammattiosaston omat jäsenet oli työväenyhdistyksen alkua ajoilta alkaen vakuutettu tapaturmien varalta. Vuonna 1910 haettiin sääntöjen vahvistusta ammattiliiton suosittelemalle hautausapurenkaalle, josta saattoi hakea turvaa sairauden sattuessaa tai äk-

kikuoletnan kohdatessa perheen elättäjää. Yllättävien rahareikien paikkaamiseen osasto myönsi jäsenilleen lyhytaikaisia lainoja, joskus jopa suoranaisia avustuksia.

Vuonna 1912, kun Uuraan Lastausammattiosasto eli Kuljetustyöntekijäin liiton osasto n:o 3 Uuras erosi liitosta, oli sen omaisuus arvioitu 66 000 mk:si.

- Se oli ylivoimaisesti varakkain liiton osastoista, seuraavat jäivät alle 15 000 mk:n ja esimerkiksi Helsingin ja Turun osastojen omaisuus keikkui 1000 mk:n tietämillä. (**Satamatyömies, 1912, nro 3, s. 1**)

Stuuvaryhdistykseksi muuttuneen osaston toiminnan hiipuessaa ensimmäisen maailmansodan ja sitä seuranneen kansalaissodan syöväreihin, menetti Uuraan seutu ainutlaatuisen mesenaattinsa.





## Kolmas koitos - kohtalonhetket

---

Uuraan t. y. lastausammattiosastoon kuuluvat jäsenet päättivät kokouksessaan t. k. 27 p:nä kieltäytyä maksamasta Wiipurin maalaiskuntaan ja Johanneksen kuntaan meneviä kunnallis- ja kirkollismaksuja. Samoin kieltäytyivät he suorittamasta Wiipurin kaupungille meneviä tonttimaiden vuokria. Päätöksestä asianomaisille ilmoittamaan ja asiaa selwittämään walittiin 5-miehinen toimikunta.

Maksulakko johtuu ahtaasta taloudellisesta asemasta, työttömyydestä ja warojen puutteesta. Lakkolaisia on noin 300 perhettä. — Työ.

Uuraan t. y. lastausammattiosastoon kuuluvat jäsenet päättivät kokouksessaan t. k. 27 p:nä kieltäytyä maksamasta Wiipurin maalaiskuntaan ja Johanneksen kuntaan meneviä kunnallis- ja kirkollismaksujaan. Samoin kieltäytyivät he suorittamasta Wiipurin kaupungille meneviä tonttimaiden vuokria. Päätöksestä asianomaisille ilmoittamaan ja asiaa selwittämään walittiin 5-miehinen toimikunta.

Maksulakko johtuu ahtaasta taloudellisesta asemasta, työttömyydestä ja warojen puutteesta. Lakkolaisia on noin 300 perhettä. - Työ.

1. Wiipuri, 1910, nro 74, s. 2  
(Työ-lehden mukaan).

## Federeissi

Valkeni tavallinen arkiamu kesällä 1910. Ennen kello kuutta purkautui työasuisia miehiä Tapolanlahdelle ankkuroidun vanhan, asuntolaivaksi muutetun parkkilaivan kannelle. *Federeissin* lastaussakki toisensa jälkeen soudettiin Uuraan salmelle töijät-yihin aluksiin. Salmi täyttyi työn äänistä, vinssien kolinasta, lautojen läiskeestä ja miesten huudoista.

Tätä kaikkea seurasi möljällä seisoskellut vaitonainen miesryhmä. He olivat *uuraalaisia*, Lastausammattiosaston poikia, jotka pilkkahuudoin olivat saatelleet laivoihin soutavia, *lähikylien* miehiä.

Viime kesänä asiat olivat toisin. Uuraalaiset itse paiskivat töitä ja möljällä norkoili Niemelän, Hannukalan, Kivitokeen, Päätilän, Huunonsaaren, Revonsaaren, Koiviston Vatnuorin, Porkansaaren, Piispansaaren, Lihaniemen, Samolan y.m. miehiä vonkailemassa mukaan uuraalaisten lastaussakkiin.

Miten näin oli päässyt käymään?

Suurikaan yllätys ei sinänsä ollut, että *Federation Stewedoren*, uuraalaisittain "Vetereissin" (Federeissin) miehet olivat nyt uuraalaisten apajilla. Vetereissin tulosta olivat huhut kertoneet siitä pitäen, kun suureen osaan maan satamia levinnyt *Federation Stewedore of Finland-yhtymä* oli pannut Kotkassa sataman työosuuskunnan polvilleen kesällä 1907.

Uuraan epävirallinen, työosuuskuntaperiaatteella toiminut Stuuvariyhdistys ja sen perillinen, sääntöjen puitteissa toimiva Lastausammattiosasto olivat luoneet satamatyöläisille taloudellisesti edullisen toimintamallin. Uuraan esimerkin mukaan syntyi vuosisadan alkuvuosina työosuuskuntia moniin satamapaikkoihin. Samoihin aikoihin levisivät sosialistiset aatteet työväen keskuudessa. Porvareilla oli vastassaan oikeuksiaan peräävä, poliittisesti ja ammatillisesti järjestäytynyt työväki. Satamissa se syrjäytti yksityisiä ahtausliikkeitä ryhtymällä itse sekä työnantajaksi että työn tekijäksi. Yksityisten laivaa-

jien kannalta kehitys ei näyttänyt ollenkaan hyvältä. Vastaisku oli tarpeen. Sen tekemiseen tarvittiin suurempia voimavaroja kuin oli jonkin sataman yksityisellä yrittäjällä.

## Federeissin synty

Lokakuussa 1905 kokoontui joukko johtavien yksityisten ahtausliikkeiden johtajia Helsingissä ja tuloksena oli koko maan kattava laivausalan työnantajayhdistys, *The Stevedores Federation of Finland*, jonka väliaikaiseen hallitukseen tuli puheenjohtajana **Carl. A. Veltheim** Loviista, edustajat Turusta, Helsingistä ja Raumalta sekä sihteeriksi **C. F. Diehl** Reposaaresta.

Ajan henki näkyi yhdistyksen säännöissä. Siinä oli vihtaiteita entisiltä patruuna-ajoilta.

Toimia työntekijäin hyväksi niin aineellisessa kuin henkissäkin mielessä.

Toisaalta taas sosialismin pelossa korostettiin työnantajan määräämisoikeutta.

Pyrkiä aikaansaamaan järjestysääntöjä työpaikoille sekä toteuttamaan samanlaisia, paikallisten olosuhteiden mukaan sovellettuja palkkausjärjestelmiä.

Ei siis puhuttakaan sopimisesta työläisten kanssa, vaan yhteisestä linjasta muiden työnantajien kanssa palkkaus- ja muissa työasioissa, mikä korostuu vielä seuraavassa:

Suojella niin suuressa laajuudessa kuin mahdollista yhdistyksen jäseniä työntekijäin lakoilta ja niiden aiheuttamilta vahingoilta.

Mustat listat.

Jos syntyy lakko, niin lakossa olevien työläisten nimet on lähetettävä yhdistyksen hallitukselle, joka saattaa sen muiden yhdistyksen jäsenten tietoon.

Työboikotti.

Yhdistyksen jäsen ei saa ottaa palvelukseensa henkilöä, joka on rikkonut sopimuksensa yhdistyksen jäsenen tai muun työnantajan kanssa.

**(Lavonius, 1956 s. 18 - 21)**

Yhdistys syntyi aikana, jolloin porvarillinen työnantajataho ja omia oikeuksiaan peräävä työväestö erkanivat kahteen vastakkaiseen leiriin.



## Tuntematon taustavaikuttaja

Höyrylaivat olivat käytännössä vallanneet maailman merien rahtimarkkinat. Kauppamerenkulku muuttui aivan toisenlaiseksi kuin purjeitten aikakaudella. Kulku oli vakaata ja aika lähtösatamasta tulosatamaan laskettavissa. Kun lennättimen avulla voitiin hallita tiedonkulkua, oli purjehduskauden logistiikka mahdollista suunnitella hyvinkin tarkasti. Vaatimukset joustavaan ja ennustettavissa olevaan satamatoimintaan, lastauksen ja lossauksen

pikaiseen suorittamiseen, kasvoivat moninkertaisesti purjelaivakautteen verrattuna.

Laivanvarustajille tuli tarve valvoa myös satamien laivausta. Vuonna 1905 syntyi *The Baltic & White Sea Conference of Copenhagen*. (Itämeren ja Vienanmeren laivanvarustajien liitto) valvomaan laivanvarustajain etuja rahdinkuljetuksessa ja satamatoiminnassa maamme ulkomaankaupan keskeisillä meriteillä. Suomea liiton hallituksessa edusti Suomen Höyrylaivayhtiön johtaja **Lars Krogerius**. (Tideman, 1930 s. 29 - 30)



2. Mercator: the trade journal of Finland, 1910, nro 5, s. 31

Mercatorissa julkaistussa mainoksessa Federeissi kosiskelee The Baltic & White Sea Conferenceen kuulumattomia laivanvarustajia viittaamalla hienovaraisesti keskinäiseen harmoniaan eli Conferencen ja Vetereissin yhdenvertaiseen kanssakäymiseen.

Tosiasassa Federeissi oli Conferencen käskyläinen tehtävänään tuhota satamien työosuuskunnat ja pitää aisoissa yksityiset ahtaajayritykset monopolia välttämällä ja liiallista kilpailua hilliten. The Stevedores Federation of Finland oli The Baltic & White Sea

Conferencen työrukkanen. Tämä näkyy selkeästi Federeissin johtajan Veltheimin kirjeestä 8.3.1913 koskien yleissopimusta Kuljetustyöntekijäin liiton ja The Stevedores Federation of Finland kesken.

- Vastineeksi arv. kirjeeseen tk. 4 p:ltä saamme ilmoittaa, ettei The Baltic and White Sea Conference tunnu tätä nykyä haluavan yleissopimusta kanssanne, koska mielestämme ei löydy kyllin takeita pitempiaikaisesta yhteistoiminnasta satamatöiden alalla. (Kuljetustyöläinen: Suomen kuljetustyöläisten liiton äänenkannattaja, 1913, nro 3, s. 3)

## *Soitellen sotahan*

“Veterieissin” tuloa Uuraaseen pelättiin, mutta vuosien kuluessa myös epäiltiin. Uurasta pidettiin Kotkaa vahvempana “työläislinnakkeena”. Sehän oli jo kahdesti käynyt voittoisan kilvan ja Uuraan T. Y:n Lastausammattiosasto hääri suvereenina lastaajana. Kilpailijoita ei ollut Uuraaseen tunkemassa. Näin uskottiin ja uskoteltiin!

Helmikuussa 1909 Ab. Stevedores Federatiolta tuli tarjous, missä ehdotettiin Uuraan lastaajien liittymistä Federessiin. Vuonna 1906 toimeen valittu konttoripäällikkö **Alvar Qvarnström** esitti tarjouksen hyväksymistä ja liittymisneuvottelujen aloittamista. Lastausosaston johtokunta tyrmäsi liittymisaikeet. Federieissi ei tarjonnut sopimista itse Lastausosastolle vaan sen yksittäisille jäsenille. Neuvonpito asiasta päättyi. Luottamuspulaan joutunut Qvarnström erotettiin ja itsetietoiset lastaajat olivat tarpeen tullen valmiit kilpasille. Kaksi edellistä koitosta Uuraan lastaajat olivat kääntäneet voitokseen. Eikä kaksi ilman kolmannetta, ajateltiin.

Tammikuun lopulla 1910 jysähti uutispommi. Viipurin oli perustettu Ab. *Federation Stewedore*-niminen osakeyhtiö, jonka johtoon tuli Uuraan työväenyhdistyksestä erotettu Alvar Qvarnström! Tarkoituksena oli harjoittaa laivojen lastaus- ja lossausliikettä Viipurin tullipiirin alueella. Jäljet johtivat syltityhtaalle. Muut osakkaat olivat C. A. Veltheim Loviisasta ja A. E. Erikson Turusta, molemmat tunnettuja valtakunnallisen Stevedores Federation-yhtymän keulahahmoja.

Uuraassa Qvarnströmiä kirottiin petturina ja porvarien kätyrinä. Petter Leskinen vertasi häntä tuholaiseen, “troijan hevoseen”, jonka tarkoituksena oli sisältäpäin lahottaa ja lamauttaa Uuraan Lastausammattiosaston toiminta. Konttoripäällikön tehtäviin kuului matkustella talvisin ulkomailla tapaamassa laivaisäntiä ja solmimassa lastaussopimuksia. Nyt

tämä ja moni muu uuraalaisia vahingoittava tieto oli vastapuolella.

Kun vedet aukenivat keväällä 1910, vyörytti Federieissi joukkonsa paikalle. Uuraalaisten kieltäytyttyä yhteistyöstä värvättiin lastaajat lähikylistä ja heidän majoittamiseen tuotiin jo aikoinaan Kotkan valtauksessa käytetty, majoitustiloiksi muutettu vanha, uuraalaisten keskuudessa “orjalaivaksi”-nimitelty parkkilaiva. Taustalla hääriäsi Baltic & White Sea Conference määräten liittoon kuuluvat laivanvarustajat käyttämään Uuraassa vain Ab. Stewedore Federation palveluksia.

Uuraan lastaajat jäivät nuolemaan näppejään. Joululaina möljillä norkoilevien miesten vihat sai ensi kädessä niskolilleen lähiseuduilta värvätty työväki ja “Veterieissii” kirottiin riistäjänä. Lastausosaston johtokunnalle valkeni vähin erin takana olevan valtakunnallisen Federation-yhtymän mahti, mutta taustavaikuttajan, kansainvälisen laivanvarustajain liittoutuman asemaa Federieissin takapiruna ei täysin oivallettu.

## **Suomen Satamatyöntekijäin liitto**

Lokakuussa 1905 järjestäytyivät kolmentoista satamapaikkakunnan työntekijät Helsingissä perustettuun Suomen Satamatyöntekijäin liittoon.

Liiton tarkoituksena oli toimia yhdistävänä siteenä maamme satamatyöntekijäin keskuudessa ja valvoa heidän henkistä ja aineellista hyvinvointiaan.

Palkkausasioita liitto pyrki organisoimaan siten, että se halusi ennakkotiedot osastojen mahdollisista palkankorotusaikeista perusteluineen. Vasta liiton hyväksymisen jälkeen ne saattoi esittää työnantajalle. Jos työnantajan tarjous ei tyydytä, ei osasto saa ryhtyä mihinkään toimenpiteisiin ilman liiton suostumusta.

Erimielisyydet tulee ensi sijassa ratkaista neuvotteluteitse, johon liitolta saa tarvittaessa tukea. Lakko on viimeinen keino ja siihen ei saa ryhtyä ilman liiton lupaa.

Avustuksia myönnettiin vain liiton hyväksymässä lakossa oleville lakkolaisille. Avustuksia varten perustettiin apurahasto.

Päin vastoin kuin työnantajien liittoutuman (Federeissin) säännöissä, joissa määräysvaltaa palkkausasioissa pidettiin työnantajan suvereenina oikeutena, pyrittiin työntekijäin puolelta yhteisiin *paikkakuntakohtaisiin* neuvotteluiratkaisuihin. Sopimusosapuolina olisivat paikkakunnan työnantaja(t) ja satamatyöläisten ammattiosasto.

Federeissin sääntöjen mukaan työ sopimukset sallittiin vain *yksittäisten* työläisten kanssa. Kun molemmat osapuolet pitivät tiukasti kiinni periaatteistaan, päädyttiin automaattisesti lakkolinjalle. Näin myös tapahtui. Työselkkauksia oli 1910-luvun puolivälistä ensimmäisen maailmansodan vuosiin tuosta-kin eri satamapaikkakunnilla.

### Valtakunnallinen organisaatio

Vuonna 1907 satamatyöntekijät olivat osa *Suomen satama- ja Vesiliikennetyöntekijäin liittoa* ja vuodesta 1912 he kuuluivat *Suomen Kuljetustyöntekijäin liittoon*. Ammattiliittojen kattojärjestönä oli vuonna 1907 perustettu *Suomen Ammattijärjestö*.

- Ammattijärjestön tarkoituksena oli m.m. avustaa Ammattijärjestöön yhtyneitä ammattiliittoja työsuojelun sattuessa, työväen yhdistymisoikeutta vastustettaessa sekä muissa työtaisteluissa, joihin Ammattijärjestö näiden sääntöjen mukaan sekaantui.
- *Työsulun* uhasta oli ilmoitettava. Am.järjestö selvitti asian ja sen määräyksiä oli noudatettava.
- *Puolustuslakolla* pyrittiin pakottamaan työnantaja hyväksymään entiset työehdot. Siihen oli pyydetty lupa Am.järjestöltä, joka viikon sisällä päätti asiasta. Lakkoon mentäessä oli sen määräyksiä noudatettava.
- *Hyökkäyslakon* tarkoituksena oli parantaa työehtoja. Siitä piti ilmoittaa kuukautta etukäteen ja toimittaa uusi työehtosopimus Am.järjestölle, joka kahden viikon kuluessa joko hyväksyi tai kielsi sen lähettämisen työnantajalle. Kielteisessä tapauksessa lakkoon joutunut ei saanut järjestön tukea eikä avustusta.

Suomen Ammattijärjestö oli aatteellisesti lähellä Sosialidemokraattista puoluetta ja omaksunut työväen luokkataistelu-ajatuksen. Työtaisteluaseena oli lakko tai sillä uhkaaminen, mutta ne tehosivat vain,

mikäli löytyi riittävästi lakkoon menijöitä. Työväenyhdistysten ja niiden ammattiosastojen tuli olla *avoimia* ja sallia kaikkien halukkaiden jäsenyyttä.

Satamien *suljetut* työosuuskunnat olivat ongelmallisia. Lakkoasetta ne eivät voineet käyttää ja siksi niiden tukeminen Ammattijärjestön puitteissa oli hankalaa. Työtaisteluissa ne kappailivat käytännöllisesti katsoen yksinään mahtavaa Federeissia vastaan. Viimeksimainitun taktiikkana oli järjestön yhteisvoimin nujertaa Suomen satamien työosuuskunnat vuoron perään, yksi kerrallaan. Sitä varten kerättiin "taistelurahasto". Jokainen federeissiin kuuluva ahtausliike maksoi työläisten palkkasummaan suhteutettua veroa. Alentamalla palkkoja ahtausliike liike hyötyi sekä pienemmistä palkkaus- että rahastomenoista.

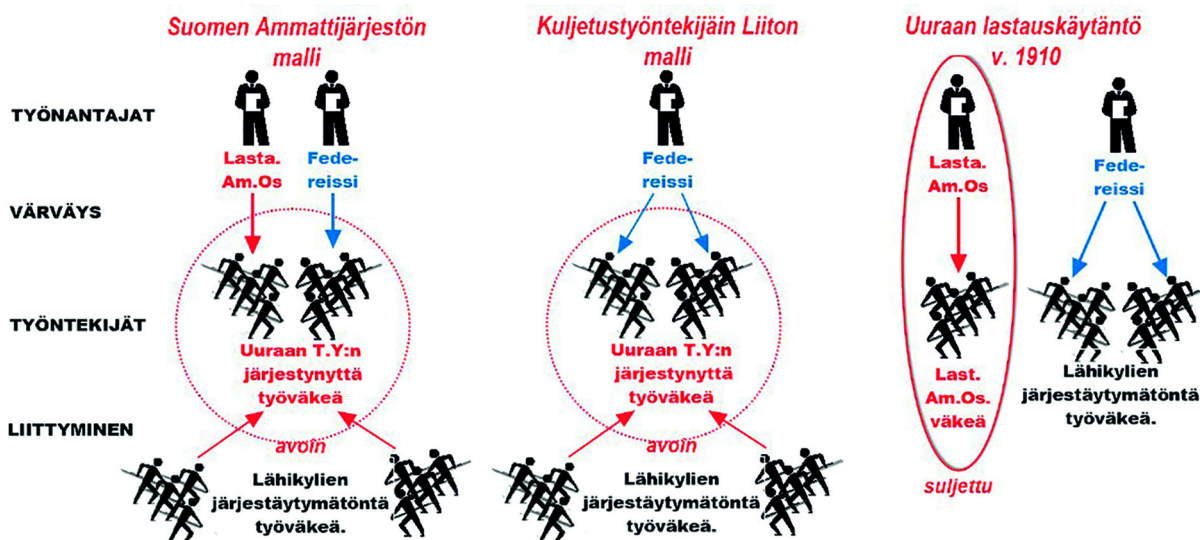
Ammattijärjestön kokouksessa vuoden 1910 tammiukuussa lausuttiin, Federeissin uhatessa Uurasta, Am.järjestön *periaatteellinen* kannanotto:

- Työväestölle olisi eduksi, että se perustaisi puhtaita (avoimia) ammattiosastoja, jotka tekisivät työsuojelumuksia lastauttajain kanssa, olkoot ne sitten työosuuskuntia, yhtiöitä tai yksityisiä.
- Satamassa saisi sekä työväen osuuskunnat että kapitalistiset osakeyhtiöt kilpailla lastauksen järjestämisestä, mutta työläisille turvaisi (avoin) ammattiosasto kunnolliset työehdot. (**Työ, 1910, nro 21, s. 8**)

---

### Monenlaista meininkiä

**Suomen Ammattijärjestön** mallin mukaan, satamissa voi olla n.s. kaksoisjärjestelmä, jossa suljettu työosuuskunta hankkii lastaus- tai lossausurakoita ja työn tekevät avoimen työväenyhdistyksen jäsenet. Työosuuskunta toimii silloin yhtenä muiden ahtausliiketoimintojen joukossa. Kaikki sataman ahtausliikkeet joutuvat työllistämään ensi sijassa työväenyhdistyksen väkeä. Malli edellyttää korkeaa järjestäytymisastetta ja halukkaille avointa liittymismahdollisuutta.



3. Oikealla: Uuraan vuoden 1910 työtaistelu-malli Lastausammattiosaston ja Federation Stewedoren välillä. Vasemmalla: Suomen Ammattijärjestön uuraalaisille ehdottama työtaistelu-malli. Keskellä: Kuljetustyöntekijäin liiton malli, jonka mukaan liitto voi tukea ja avustaa Uuraan työläisiä. Tarkemmin tekstissä.

Palkkaus- ja työehtasioissa työläisillä on Ammattiliitto tukenaan ja sen koordinoimaan työtaisteluun lähdeittäessä, mahdollisuus saada avustusta.

**Kuljetustyöntekijäin malli** pohjautuu luokkataistelu-ajatukseen. Varakkaaseen porvarileiriin kuuluvat työnantajat ja "köyhälistöä" edustava työväki toimivat kumpikin omista lähtökohdistaan. Pääoman riistoa vastaan on työläisten käytävä yhteisvoimin. Vain järjestäytynyt työväki voi käydä voitollista työtaistelua. Työväenyhdistyksen ja ammattiosaston tuli olla halukkaille liittyjille avoimia.

## Uuraan viisii

Kun Satamatyöntekijäin liitto sai vihiä Federeissin tulosta Uuraaseen, alkoi se toimenkuvansa mukaisesti valmistella vastatoimia ja pyysi silloisilta Uuraan, Ryövelniemen, Tervajoen ja Koivusaaren Las-

tauosastoilta työsuojeluehdotuksia. Tarkoituksena oli koordinoida toiminta ja välttää mahdollinen kilpailu eri osastojen välillä.

Uuraalaisilta tuli vastauskirjelmä, missä he ihmettelivät, mihin työehtosopimusta tarvittiin, koska he olivat jo päättäneen ryhtyä kilpasille Federeissin kanssa. Satamatyöntekijäin liitolla oli tavoitteena edellä kuvattu *Kuljetustyöntekijäin* malli ja työehtosopimusehdotus oli tarkoitettu Federeissia varten. Uuraan satamissa taas turvauduttiin hyväksi koettuihin, työsuojelusta-periaatteella toimiviin suljettuihin Lastausosastoihin. Tällöin Satamatyöntekijäin liitto pesi käteensä Uuraan asiasta:

- Kun Uuraan osaston puolesta puhuttiin noin selvää kieltä ja kyseltiin samalla, mitä on oikein tarkoitus, niin myöntyi liitto ainakin toistaiseksi hyväksymään heidän menettelynsä. (*Satamatyömies*, 1910, nro 2, s. 9)

Satamaliiton horjuva asenne työosuuskuntiin johti myöhemmin jäsenverokiistoihin. Satamaliitto ehdotti työtaistelussa olevien työosuuskuntien jäsenveron puolittamista, minkä Ammattijärjestö torjui sääntöihinsä vetoamalla. Jäsenmaksujupakka johti lopulta Satamaliiton eroon Ammattijärjestöstä.

Uuraan ja Ryövälniemen sekä Tervajoen ja Koivusaaren osastot yhtyivät ja niin "Vetereissii" vastassa oli kaksi työosuuskuntaryhmittymää. Toinen uuraansalmella ja toinen Koivusaaren lastauspaikalla. (Työ, 1910, nro 130, s. 3)

Uuraan satamassa työskenteli Uuraan ja Ryövälniemen Lastausosastojen n. 300 jäsenen lisäksi vähänlaisesti muuta järjestäytyntä työväkeä. Uuraan työväenyhdistyksen koko jäsenmäärä oli pudonnut 444:en. Kun kiireisimpinä aikoina tarvittiin tuhatkunta lastaajaa, oli niitä vuosikymmenet saatu avuksi lähiseuduilta aina naapuripitäjiä myöten. Oli syntynyt *uurastyö-kulttuuri*.

Maatalousvaltaisissa kylissä saatiin asunto ja peruselintarpeet pieneltäkin maapalalta ja tilapäisillä uurastöillä tienattiin muuhun elämiseen tarvittavat rahavarat. "Uurastyöläiset" olivat perinteisesti ansainneet vähemmän kuin mitä Uuraan Lastausosasto maksoi omilleen. Uurastyöläisistä Federeissi sai enemmän tai vähemmän ammattitaitoista työvoimaa. Työnhaluisia riitti, kun työtä oli tarjolla. Aina oli joku tulossa vähän kehnommallakin palkalla.

Kilpailussa pärjätäkseen Uuraan Lastausosaston oli pudotettava urakkatarjouksiaan ja pienennettävä omia palkkojaan. Syntyi *palkanalennuskilpailu*.

### Työnantajain rintaman rakoilua

Loppukesästä alkoivat uuraalaisetkin saada lastausurakoita. Työ-lehdessä kerrottiin, että kapteenit eivät olleet tyytyväisiä Federeissin työhön.

- Norjalainen höyrylaiva "Ala" joka viime viikolla isäntiensä käskystä rikkoi Federeissin kanssa tekemänsä

työsopimuksen, tuli lastatuksi 36 tunnissa. Edellisellä kerralla kesti työ 61 tuntia. Waikka "Ala" lastasi nyt 5 stand. enempi kuin edellisellä kerralla, niin täkkillästi jäi kuitenkin 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> jalkaa matalammaksi kuin edellisellä kerralla, waikka tawara silloin oli parempaa. Edellisillä kerroilla suoritti työn "The Stewedore of Finland" nyt suoritti työn Uuraan t. y. Lastausamm. osasto. (Työ, 1910, nro 241, s. 2)

Monet Työ-lehden artikkelit oli laadittu propagandamielessä työväen itsetuntoa nostattamaan, mutta niiden taustalta paljastui myös bisnesmaailman raadollisuus. Itämeren ja Vienanmeren laivanvarustajaliittoutuman vaatima boikotti ei kaikkilta osiltaan pitänyt. Kun kesän mittaan kävi selväksi, että Lastausosasto sai laivan valmiiksi viikossa, kun Federeissiltä kesti kaksi, niin kapteeni omin luvuin tai varustamon hiljaisella hyväksynnällä käytti loppukaudella Lastausosaston palveluksia.

Lastauskilpailu oli jo vuosikausia tuottanut myös lieveilmiöitä. Haitallisimmaksi ja sitkeimmäksi osoittautui kapteenien lahjuspalkkio ns. returnmaksu. Kansanomaisemmin puhuttiin "verirahoista". Kapteenille maksettiin (takaisin) tietty osuus esimerkiksi 10 - 20 penniä standardilta, kun lastaaja, yksityinen tai osuuskunta oli saanut ennalta sovitun maksusuorituksensa.

The Federation Stewedores of Finlandia perustatettaessa oli eräs tavoitteista takaisinmaksusta eroon pääseminen. Kapteenit pitivät "verirahaansa" saavutettuna etuna ja tavoitteesta jouduttiin tinkimään. Muutamilla varustamoilla kapteenin peruspalkka oli niin pieni, että takaisinmaksu käsitettiin osaksi palkkausta. Saattoipa oma suu olla lähempänä kuin säkinsuu eli kapteenin ensimmäinen kysymys lastauksesta koski "verirahaa" ja vasta sitten päästiin varsinaiseen lastausneuvotteluun - jos päästiin.

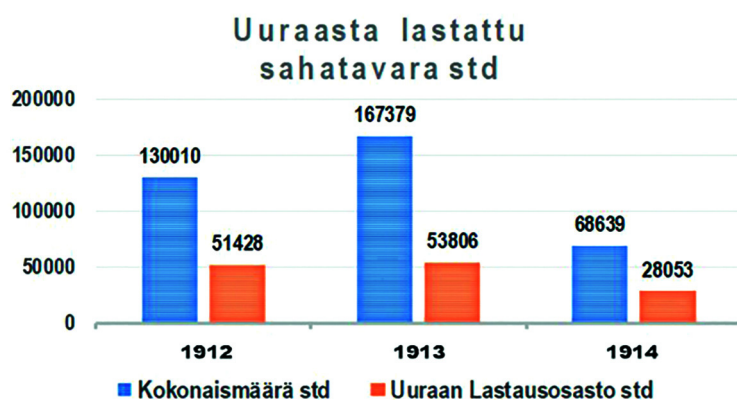
Takaisinmaksu sotki Uuraassa Federeissin ja Lastausosaston kilpailukuvia entisestään. Molemmat syyttivät toisiaan polkuhinnoista.

- Federeissin mukaan Lastausosasto lossasi suolaa 30 pennillä tonnilta, kun käypä taksa oli 90 penniä.

- Lastausosasto puolestaan ihmetteli, mitenkä ahtausliike Paulin pysyi pystyssä, kun lossasi suolalastin vain 25 pennillä tonnia kohti ja maksoi siitäkin kapteenille takaisin 20 penniä. Tavallinen lossautaksa oli 80 penniä/ tonni. (Työ, 1910, nro 163, s. 3)

Seuraavina vuosina kilpailu jatkui tasaväkisempänä. Uuraalaiset saivat koottua rivinsä. Ulkomaille suunnattu tiedotus- ja suhdetoiminta koettiin entistä tärkeämmäksi.

Tarmokkaiden konttoripäälliköiden lisäksi palkattiin kielitaitoista konttorihenkilökuntaa. Jopa soutajaksi valitun henkilön piti osata useita ulkomaankieliä. Vallitsevan nousukauden aikana tahtoi Itämeren ja Vianmeren laivanvarustajien rintama rakoilla kilpailun tiimellyksessä. Samoin kävi Suomen satamissa Federeissin.



4. Uuraan sahatavaran kokonaisvientimäärät ja Uuraan Lastausosaston osuus standardeina. Laivauskaudet 1912, 1913 ja 1914.

Uuraassa saatiin lisää aikaa rivien kokoamiseen. Vuonna 1911 päästiin jo mukavasti jaloilleen ja seuraavana kahtena vuonna Uuraan Lastausosasto oli jo vakiinnuttanut asemansa. Vuonna 1912 laivoja lastattiin 245 kpl eli 43% kaikista, vuonna 1913 267 kpl eli 37% kaikista ja v. 1914 kolmen kuukauden aikana 101 kpl. Uuraan Lastausosaston lastaaman sahatavaran osuus oli vuosittain n. 30 - 40% koko Viipurin tullipiirin lastatusta sahatavarasta. Lastauspalkkio oli n. 3,50 mk/std eli 36 miehen lastaustasille vajaa 10 penniä miestä päälle, kun Lastausosaston yleiskuluja ei oltu vähennetty.

#### Sahatavaran lastauksesta

- Vuonna 1912 Uuraan Lastausosaston osuus oli 40% viedyn sahatavaran kokonaismäärästä.
- Vuonna 1913 laivattiin Uuraasta ensimmäistä maailmansotaa edeltävän ajan ennätysmäärä sahatavaraa laivauskautta kohti. Lastausosaston osuus laski tuolloin 32%:in
- Määrällinen lisäys lastausosaston lastaamassa sahatavarassa edellisestä vuodesta oli vajaat 5%, kun määrällinen koko viennin lisäys oli lähes 29%.
- Vuoden 1914 luvut vastaavat kolmen kuukauden vientiä, jolloin Lastausosaston osuus oli 41%. Sitten ulkomaanvientti tyrehtyi I-maailmansodan vuosiksi.

#### Uuraan pulmallinen tilanne

Johanneksen Sos.dem kunnallisjärjestöä johtava, äskettäin Uuraan TY:n puheenjohtajuudesta eronnut Antti Gylling analysoi elokuussa 1910 sataman lastauskilpailua ja esitti arvioitavaksi suljetun Lastausosaston mielekkyyden verrattuna avoimeen Työväenyhdistykseen. Lähtökohtana olivat teesit:

- Koska työnantajat ovat liittoutuneet keskenään, on työntekijäin liityttävä yhteen "saadakseen vähänkään ihmiselle kuuluvia oikeuksia".
- Mitä suurempi on yhteenliittyneiden ryhmä, sitä parempi on työtaisteluiden voitonmahdollisuus.

Sitten Gylling kysyi: "Onko ammattijärjestö ollut toimetonna siihen kuuluvien järjestöjen (liittojen ja osastojen) suhteen." Ja totesi, että näin oli.

- Ammattijärjestössä on pohdittu keinoja ja esitelty osastoille, mutta keinojen käytön valvonta on laiminlyöty.

Hän kallistuu Suomen Ammattijärjestön kannalle siinä, että niin kauan kuin työvälineet ovat yksityisten hallussa:

- On vaikea noudattaa sitä tapaa, että työntekijä on samalla työnantaja.

Gylling ottaa esimerkiksi "Uuraan lastauspaikan", jossa näin on menetelty ja menestytty vuosikaudet. Hän epäilee työosuuskunnan järkevyyttä, uudessa tilanteessa, kansainvälisen pääoman puristuksessa. Hänen mielestään uuraalaisten voiton toiveet olisivat olleet paremmat, jos he olisivat noudattaneet Ammattijärjestön neuvoa, purkaneet työosuuskuntansa ja liittyneet tavallisena ammattiosastona Kuljetustyöväen liittoon ja siten yhdistäneet voimansa muiden satamien työläisten kanssa Federeissii vastaa. Sitten hän pohtii hieman jälkiviisaasti suljetun ja avoimen ammattiosaston merkitystä Uuraassa.

- Jos nytkin olisi ollut Uuraan ja sen lähellä olewiin osastoihin vapaa pääsy, niin tuskimpa olisi niin paljon kilpailijan onnistunut työwoimaa saamaan.

Lopuksi Gylling käsitteli Uuraan satamassa vallitsevaa työväen ylitarjontaa ja päätyi siihen, että tätä ei voisi välttää, oli työväenyhdistys sitten suljettu tai avoin. Hän arveli kuitenkin työvoiman hakeutuvan jonnekin, missä työtä oli tarjolla, jos sitä ei Uuraasta löytyisi. Joka tapauksessa:

- Kun jokaisella olisi tilaisuus osastoon päästä, niin silloin meillä olisi parempi mahdollisuus saada oloihimme korjauksia. Silloin voimme käydä vaatimaan parempaa lyhyempää työpäivää sekä samalla parempaa palkkaa ja mitä lyhyemmän työpäivän saamme, sen useampi työläinen on tilaisuudessa töitä saamaan. (Työ, 1910, nro 175, s. 3)

Antti Gylling oli selkeästi Suomen Ammattijärjestön kannalla ja asetti liittymisasiassa avoimuuden etusijalle sillä seurauksella, että sukset menivät pahasti ristiin Lastausosaston kanssa ja **Petter Leskinen**, joka oli valittu Gyllingin jälkeen Uuraan työ-

väenyhdistyksen puheenjohtajaksi, kirjoitti kiukukuisen vastineen.

### **Leskisen vastineet**

Viipurin seudulla Työväenliikkeen äänitorvena ja Sos.dem-puolueen agitaattorina toiminut **Petter Leskinen** pyrki tyrmäämään Gyllingin ajatukset, nimienomaan Uuraan satamaa koskien. Keinoksi hän taitavana sanankäyttäjänä valitsi henkilökohtaisuuksiin menevän parjauksen.

Leskinen ei kuitenkaan esiintynyt Uuraan Työväenyhdistyksen puheenjohtajan ominaisuudessa. Petterillä olikin "oma lehmä ojassa". Hänet oli kutsuttu Uuraan Lastausosaston jäseneksi.

Hieman tosiasioita toisin tulkitsemalla. Satamatyöntekijäin liiton ero Ammattijärjestöstä vieritettiin viimeksimainitun syyksi. Se kun oli antanut ohjeeksi liittyä Federeissiin, mitä Leskinen piti ironisena, työläisten itsetuntoa loukkaavana neuvona:

- Että liittyä isännistön perustamaan liittoon, jonka tarkoitusperä on kaikkien työläisten järjestäytymisen tukahduttaminen.
- Tämän neuvon mukaan oli kuitenkin toimittu, esimerkiksi Pietarsaari ja Kotka.

Tosiasiassa kummassakin paikassa kilpailu oli johdannut työosuuskunnan tappioon. Suljetut työosuuskunnat oli muutettu avoimiksi Työväenyhdistysten lastausosastoiksi, Federeissin vastapooleiksi, ei liittolaisiksi kuten Leskinen antaa ymmärtää.

Suljettujen työosuuskuntien, varsinkin Uuraan Lastausosaston arvosteleminen oli Gyllingiltä sohausu ampiaspesään. Uuraalaisilla oli takanaan voitokas työtaisteluhistoria, joka lisäksi oli tuonut maallista hyvää koko seutukunnalle. Lisäksi oli pystytty avustamaan työläisiä työtaisteluissaan niin koti- kuin ulkomailla. Mutta missä viipyi tuki nyt, kun Uuraassa sitä tarvittiin? Kysyi Leskinen, eikä aiheetta.

Leskisen mukaan suljettu osasto oli siunaus uuraalaisille. Se piti heidät leivässä, minkä lähiseuduilta

töihin pyrkivät talolliset muuten riittäisivät heidän lastensa suusta. Kun työttömien armeija valtaisi avoimeksi muutetun osaston, jäisivät ammattitaitoiset uuraalaiset heidän jalkoihinsa. Tästä seuraisi;

- Laiwain isännistöt hankkisivat silloin itse työväkensä miten parhaiten saisivat, eikä satamatyöläisjärjestöillä olisi muuta kuin lopettaa toimintansa. (Työ, 1910, nro 184, s. 2)

### ***Vuoden 1913 väittelyt***

Viipurin läänin läntisen sosialidemokraattisen vaali-piiritoimikunnan toimintaketomuksen yhteydessä vuodelta 1912 puututtiin siihen, että sulkeutunut ammattiliike oli aiheuttanut haittaa rannikkoseuduilla työläisten *järjestäytymiselle*. Asiaa tulkittiin siten, että suljetun osaston ja muiden työläisten välillä oli syntynyt niin paljon närää, että osastojen ulkopuolelle jääneet suhtautuivat kielteisesti koko työväenliikkeeseen puhumattakaan siitä, että siihen millään muotoa liittyisivät.

Piirikunta asetti komitean, kaksi jäsentä Uuraan Lastausosastosta ja Piiritoimikunnasta sekä yksi Suomen Satama- ja Vesiliikennetyöntekijäin liitosta. Komitean työn tuloksena syntyi nahkapäätös.

- Komitea ehdottaa piiritoimikunnan kehottamaan Federation yhtiön työläisiä myöskin järjestäytymään omiin ammattiosastoihinsa, jotka yhtyisivät perustettuun Suomen kuljetustyöntekijäin liittoon.
- Uuraalaisten vastustuksen vuoksi ei sen Lastausammatti-osaston toimintaan kajottu. (Työ, 1913, nro 75, s. 4)

Kuljetustyöntekijäin liiton luottamusmies W. Puttonen kirjoitti, Työ-lehdessä otsikolla. "Uuraanpuolen satamatyötaistelun järjestelystä" kohdistaan päähuomiota kysymykseen, suljettu- vai avoin-osasto? Hän esitti uuden näkökohdan. Todettuaan, että kilpailua Lastausosastojen ja Federeissin välillä oli käyty nelisen vuotta eikä ratkaisua ollut näköpiirissä. Arveli Puttonen, ettei Federeissi sitä itse asiassa halunnutkaan. Sille oli edullisinta vain pitää suljetut osastot aisoissa, jolloin ne, kun ainoana kilpailuvalt-

tina toimi tyytyminen halpaan laivauspalkkioon, pitivät sekä oman että Federeissin työväen palkka-vaatimukset kurissa.

- Heillähän juuri tällaisesta taistelusta on parhain mahdollisuus hyötyä ja olisivat suoraan sanoen lyhytnäköisiä, elleivät menettelisi etujensa mukaisesti. (Työ, 1913, nro 279 s. 4)

Ironisesti hän totesi, että työtaistelussa ei pitäisi olla kysymys työnantajan vaan työntekijäin eduista. Näin Uuraalaisten työtaistelu kosketi koko järjestäytynyttä työväkeä. Jos muutaman suljetun osaston takia ei voitaisi käyttää työväen järeintä asetta, lakkoa, oltaisiin hakoteillä. Siinä syy Ammatillisesti järjestyneen työväen jyrkkiin äänenpainoihin.

### **Uuraalaisten umpiperä**

Uuraalaiset olivat ajaneet itsensä umpikujaan. He olivat nyt totaalisesti yksin, koska Tervajoen ja Kouvusaaren osastot olivat kilpailun sijasta ryhtyneet työ sopimuslinjalle. Puttosen mukaan mikään muu osasto ei voi Uuraan seudulla voittaa työtaistelua, koska lakossa olevien osastojen työt voidaan teettää Uuraassa. Solidaarisuuden vuoksi hän kehoittaa uuraalaisia vakavasti pohtimaan tilannetta ja ainakin liittymään takaisin Kuljetustyöläisten liittoon.

Leskisen vastinetta Puttoselle ei tarvinnut odotella. kahta päivää kauemmin. Vastaväitteiden pääargumenttina oli toteamus, että uuraalaisten "suljettujen ovien taktiikan" täytyi olla oikea, koska se oli osoittanut elinkelpoisuutensa lähes kahdenkymmenen vuoden työtaistelyjen myllerryksessä. Hän näki työväenliikkeen syntyneen ja kehittyneen Uuraassa *ammatilliselta* pohjalta seudulla vallinneiden erityisten työolosuhteiden rajoissa. Leskisen mukaan uuraalaiset eivät olleet vastuussa muiden paikkakuntien Uuraan mallin mukaisten työosuuskuntien sortumisesta Federeissin käsiin. Syntipukkina oli Satamatyöntekijäin liitto ja sen kellokas Puttonen, joka levitti "kaikki työt omiin käsiin"-mantraa muil-



le satamapaikkakunnille, vaikka niillä ei ollut samoja edellytyksiä sen toteuttamiseen.

Myös Viipurin Sos.dem piiri sai nuuskaa. Itsetietoisien Leskisen mielestä uuraalaisilla ei ollut mitään syytä vaihtaa suljettua osastoaan avoimeen.

- Te lähetätte piirisihteerin tänne kehoittamaan uuraalaisia hävittämään osastonsa ja menemään kurjuudesta orjuuteen.
- Emme ole teille vihassa, sillä tietämättömyydelle annetaan paljon anteeksi ja tiedämme teidän hyvää tarkoitustanne, waan se ei sowi meille näin ollenkaan.

Uhmakkaasti hän lopetti vaatimukseen. Vasta kun työnantajat sitoutuvat käyttämään ainoastaan *järjestyntä* työvoimaa ja toisaalta työväen järjestö sitoutuu pitämään vain ammattiin sopivaa *ammattitaitoista* työväkeä, niin uuraalaiset suurella innolla ja hetimiten luopuvat nykyisestä käytännöstä.

- Muuten meidät pitää murskata olemattomiin ja siihen kulunee herroilta paljon vielä siihen nujerrukseen. (Työ, 1913, nro 281, s. 3)

Sekä Viipurin Sos.dem.-piiri että Puttonen lähettivät Työ-lehteen vielä omat vastineensa, mutta edellinen antoi jo kuvaa väittelyn aihepiiristä ja luonteesta. Uuraan lastausosasto jökötti asemissaan eivätkä sitä hetkauttaneet muiden sanomiset ja mielipiteet. Sosialidemokraattisen työväenliikkeen kanalta tilanne Uuraassa synkistyi.

## Stuuvaryhdistyksen uusi tuleminen

Uuraan Työväenyhdistykseen kuuluva Lastausammattiosasto oli saavuttanut osittaisen torjuntavoiton vuonna 1911 ja seuraavina laivauskausina se vakiinnutti asemansa. Uuraan talousveturin roolista ei enää voinut puhua, mutta omien jäsenten työ ja toimeentulo saatiin toistaiseksi turvatuksi. Kappailu Federeissiiä vastaan jatkui omintakeisena ja itsekeskeisenä. Suhteet Ammattijärjestöön ja Kuljetustyöväen liittoon tulehtuivat pahoin, mikä johti uuraa-

laisten eroon vuoden 1912 lopulla. Vuoden 1913 Lastausosasto toimi ”villinä”. Työmarkkinatilastot eivät sitä noteeranneet ja niinpä Raahe sai kunnian paistatella viimeisenä työosuuspaikkakuntana. Seuraavana vuonna Uuraan Lastausammattiosasto loi nahkansa ja *Uuraan Stuuvaryhdistys* sai säännöilleen kuvernöörin siunauksen.

**Uuraan ihöw, yhäbisthksen lastaus ammatti osaston virkailijat:** Puheenjohtaja Mitto Miffonen of. Uuraa, Kirjuri Antti Koskela, of. Uuraa Tapola. Rahastonhoitaja Adam Heikkinen of. Uuraa.  
**Uuraan Stuuvaryhdistyksen virkailijat:** Puheenjohtaja Mitto Miffonen of. Uuraa, Kirjuri Antti Koskela, of. Uuraa Tapola, Rahastonhoitaja Adam Heikkinen of. Uuraa.

5. Uuraan työväen yhdistyksen lastaus ammatti osasto muuttunut Uuraan Stuuvary yhdistykseksi. Samat virkailijat kummassakin. Työ, 1914, nro 165, s. 6

I-maailmansodan aikana oli Viipurin satamien toiminta kesästä 1914 lähtien pääasiassa Venäjän kaupan varassa. Uuras ja Koivusaari toimivat vain murto-osalla kapasiteetistaan. Uuraan Stuuvaryhdistyksen toiminta näivettyi saman tien olemattomiin viiden lähivuoden ajaksi.

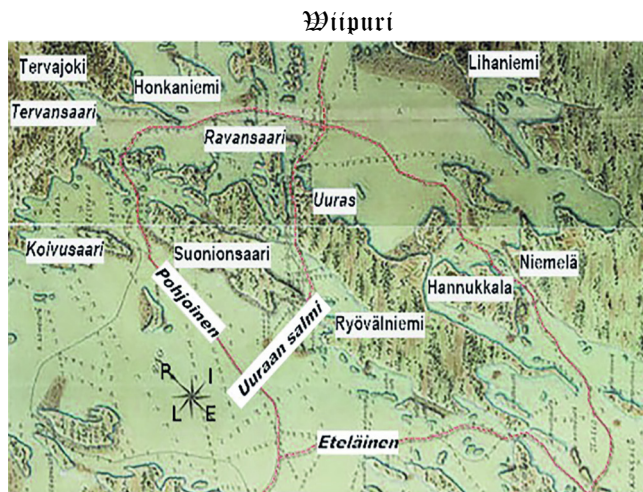
Soikkanen (1970 s. 179) kiinnitti huomiota siihen, että Uuraan työväenyhdistyksen jäsenmäärä suorastaan romahti parissa vuodessa 500:sta vuoden 1916 lukuun 144. Hän arveli jäsenkadon aiheutuneen sotavuosien lastaustyön puutteesta. Todellinen syy lieinee ollut Uuraan Stuuvaryhdistyksen irtautuminen valtakunnallisesta ammattiliikkeestä, jolloin sen jäsenet ”antoivat pitkät” myös Uuraan työväenyhdistyksen jäsenyydelle ja sen mukana sos.dem.-työväenliikkeelle jo ennen sotavuosien kehnoa työllisyys-tilannetta.



---

## Koivusaaren satama ja sen toisenlainen työyhteisö

---



**1. Viipuriin johtavat kolme väylää (punaisella):**

- *Pohjoinen*, Suonionsaaren ja Ravansaaren kiertävä,
- *Uuraansalmi*, Ravansaaren ja Uuraansaaren välinen ja
- *Eteläinen*, Uuraansaaren etelän kautta kietävä, Hannukkalansaaren ja Niemelän välisestä salmesta kulkeva.

Viipurinlahden suuta tukkivan saariketjun lävitse johti Viipuriin kolme väylää. Keskimmäinen, Uuraan salmen kautta kulkeva oli lyhkäsin ja ikimuistoisista ajoista asti palvellut Viipurin merenkulkua. Eteläistä väylää käyttivät lähinnä paikallisliikenteen alukset, kuten höyrylaivojen aikana pienet matkustajalaivat ja hinaajat. Samoin oli asiantaita pohjoisväylällä aina 1900-luvun taitteeseen. Silloin tämän väylän käyttö lisääntyi merkittävästi, propsikaupan myötä.

## Viipurin pohjoisväylä

Uuraasta Viipuriin johtava väylä oli niin matala, että suurehkojen alusten oli joko jäätävä Uuraaseen tai ainakin vähennettävä lastia Viipuriin mieliessään. Laivojen koon yhäti kasvaessa, ei *Uuraansalmenkaan* vesi (vajaa neljä metriä) riittänyt niiden syvyykselle. Lastaus oli siirrettävä ulkoredille, avoimella *Teikarin* selällä, jossa oltiin kovien tuulten armoilla. Mutta, oli toinenkin vaihtoehto.

## Koivusaaren syväsatama

Pohjoisen väylän alkupäässä, mereltä tultaessa syvää vettä riitti *Koivusaaren* itäpuolella saaren rantaan asti. Vuonna 1899 sinne viitotettiin uusi 23 jalan (7 m) kulkuväylä. Koivusaaren katveessa laivat olivat tuulilta suojassa ja sataman toiminta organisoitiin siten, että rantakallioihin pultattiin suuret rautarenkaat ja laivat töijättiin achteristaan niihin. Keulasta laskettiin ankkurit ja niin lastaavat laivat makasivat sopuisasti vierekkäin. Koivusaari toimi tällöin varasatamana, johon puulastia ottavat suuret laivat menivät suoraan tai hakivat täydennystä Uuraan salmella saamalleen pohjalastille. Vasta 1920-luvun lopulla, kun *Tapolanlahti* ruopattiin syväsatamaksi, väheni Koivusaaren merkitys tässä suhteessa.

Suurimmaksi satamatoiminnaksi kasvoi ajanoloon propsilaivojen lastaaminen. Koivusaarella lastattiin sekä paikallisten, lähinnä Tervajoen varsien tilallsilta ostettua että Saimaalta rahdattua pyöreää puutavaraa. Valmiiden propsien lisäksi tuotiin Saimaalta runkoja ja pöllejä kuorineen ja "kolottiin" halutunmittaisiksi propseiksi propsiplaneilla Koi-

**Propsin kuorimista suurelle joukolle Koivusaarella, työnjohtaja Pekka Sorvari.**

2. Viipuri, 1902, nro 194, s. 1

vusaaren lisäksi esimerkiksi Karppilan Harjuniemessä ja Suonionsaaren Pilliniemessä.

## Tervasaari

Nousukausi 1900-luvun alussa houkutteli ulkomaista pääomaa Suomen puutavaramarkkinoille. Ruotsalainen *J. A. Collin* hoksasi markkinaraon n.s. egyptinparrujen kauppaamisessa. Hän osti metsiä Etelä-Savon alueelta ja veistätti puut parruiksi, jotka Saimaan kanavan kautta tuotiin laivattavaksi. Varastointipaikan hän ensin vuokrasi pohjoisen väylän varrelta, Karppilan *Harjuniemestä*. Vuonna 1904 ostettiin vastapäätä oleva, Tervajoen kylään kuuluva *Tervasaari*. Viipurin tullipiirin egyptinparrujen vienti tapahtui pääosin Tervasaaren ja Koivusaaren kautta. Lisäksi Tervasaaresta tuli toiminimi *Ab. J. A. Collin & Co:n* Saimaan etelärannalle, *Lamposaareen* rakentaman höyrysahan sahatavaran välivarasto ja lastauspaikka.

## Harjuniemi

Samoihin aikoihin norjalaiset veljekset, *James* ja *Thomas Salvesen* rakensivat *J. & T. Salvesen*-toiminimellä Lauritsalan sahan ja hankkivat Collinin jälkeen Harjuniemestä (Harjunpäästä) tilat kolmelle lautatarhalle.

Sekä Collinin että Salvesenin sahat sijaitsivat lähellä Saimaan kanavan alkupäätä. Niiden sahatavara tuotiin lotjilla Saimaan kanavan kautta ja lastattiin ulkomaille pääosin Koivusaarella, jonne se kuljettiin lautarhoilta proomuilla. Myöhemmin väylää syvennettiin niin, että suurehkot höyryalukset pysyivät 1930-luvulla lastaamaan sahatavaraa Tervasaaren ja Harjunpään edustalla.

## *Propsien vienti Viipurista*

Vuodesta 1891 alkaen on Viipurin tullipiiristä tilastoitu ulkomaille viety paperipuu ja kaivospölkky. Teknisesti molemmat ovat metristä muutamaan metriin pitkää, tukkipuuta ohuempaa, pyöreää ja kuorittua puutavaraa. Paperipuun kohdalla puhutaan puhtaasta ja kaivospölkkyjen osalta puolipuh- taasta pyöreästä pinotavarasta. Laivauksessa mo- lemmista käytetään usein propsi-nimitystä eikä pa- peri- ja kaivospuuta ole eritelty. Tässä esityksessä pi- täydytään propsi-käsitteessä.

### **Helppoa rahaa luonnon kustannuksella**

Propsikauppa oli villiä meininkiä. Propsien hankin- nassa ei tarvittu sahatavaran valmistuksen kaltaisia suuria laiteinvestointeja. Pieni alkupääoma riitti, jos oli uskallusta pelata lainapääoman varassa. Tarvit- tiin vain ulkomainen ostaja, jonka ennakkomaksul- la saattoi antaa käsirahan metsäpalstan ostoon ja palkata työntekijät. Isäntien ihmeeksi rahaa tarjot- tiin ”arvottomista”, nuorista metsistä, joista tukki- puut oli jo myyty sahapuiksi. Ensiksi tekivät kaup- pansa merenrannikon ja jokivarsien metsät, joista valmiit propsit saatiin uittamalla laivattavaksi. Kau- pat tehtiin tavallisesti loppukesästä. Talvella metsä pantiin avohakkuilla matalaksi. Puut sahattiin osta- jan antamiin mittoihin, kuorittiin ja koottiin ran- noille. Jokivarsilta ne uitettiin kevättulvien aikaan rannikolle ja nostettiin maihin laivausta odottele- maan.

Propsikauppa oli moni-ilmeistä. Kauppiamies saat- toi ostaa määrälästä metsää puut ja palkata työväen propsien tekoon tai hän saattoi ostaa puut pystyyn ja myyjän huoleksi jäi propsien teko tai hän osti val- miiksi tehdyn propsipinon. Välikäsiä tarvittiin ja käytettiin esimerkiksi kuljetuksissa ja laivauksissa.

Viipurin tullipiirin alue käsitti Viipurinlahden alu- een alkaen Säkkijärven länsirajalta ja päättyen Koi-

vistoon, joka oli oma tullipiirinsä. Parhaat propsien hankinta-alueet sijoittuivat jokien varsille. Säkkijär- vellä Santajoen ja Vilajoen, Viipurin (myöhemmin Vahvialan) pitäjässä Tervajoen ja Johanneksessa Rokkalanjoen varrelle Kuolemajärveltä alkaen.

Toiminta siirtyi yhä enemmän Saimaan alueelle, jossa sitä pyörittivät enimmäkseen vakavaraiset yri- tykset. Kantohinnat nousivat, kun propsikaupan luonne selveni metsänomistajille. Kuljetuskustan- nukset kasvoivat, kun edettiin kauas vesiteiden var- silta. Työpalkat kohosivat. Kannattavuus heikkeni. Pikavoittojen aika oli takanapäin. Vuosisadan vaih- teessa vuosittainen hintojen nousu pysähtyi ja moni ”propsimies” joutui vararikkaan.

- Vuonna 1909 olivat propsimarkkinat kokonaan la- massa, joten useat niistä propsikauppiaista, jotka oli- vat maksaneet hyviä hintoja propsista talvella 1908/9, ovat joutuneet kärsimään tuntuja tappioita. (**Tapio 1910, nro 10, s. 34**)

Viipurinlahden rannikon ja rannikkopitäjien joki- varsien metsämaat kokivat kovia. Häikäilemättö- mät ostajat hakkasivat metsät putipuhtaiksi kaikesta myyntiin kelpaavasta puusta. Julkisessa sanassa pu- huttiin metsien hävityksestä. Rannan kihlakunnan metsien kurjaa tilaa kuvasi Viipurilainen osakunta vuonna 1912 albumissaan *Kaukomieli*. Todettiin, et- tä Viipurin pitäjän kartanoissa metsät olivat säily- neet parhaiten, mutta:

- *Johanneksen* pitäjän metsät ovat hyvin huonot ja var- sinkin Suomenlahden rantamilla nuoret ja aukkoiset ei ainoastaan täällä runsaassa määrässä harjoitetun vähemmän hirsitavaran ja halkokaupan tähden, vaan on tähän etenkin vaikuttanut 1892 v. vaiheissa alka- nut propsikauppa. Myynti tapahtuu palstoittain. *Koi- viston* pitäjän metsäolot ovat samanlaiset. Miltei vielä huonommat ovat ne *Uudellakirkolla* ja *Kuolemajär- vellä*, missä metsät ovat jo niin raiskatut polttopuun myynnin kautta, että täältä tuskin enää saadaan muuta kuin hyvin pieniä hirsii ja jonkun verran prop- sipuuta. *Seiskarin* ja *Lavansaaren* metsät ovat niin huonoja, että puolella tiloista on kotitarvepuun puute. (**Kaukomieli: Viipurilaisen osakunnan albumi 1912, nro 5. s. 202**)

## Viipurin propsinvienti ja -viejät.



### Viipurin vienti

Viipurin tullipiirissä kasvoi propsien vienti 1890-luvulla nopeasti merkittäviin mittasuhteisiin verrattuna sahataravaan, ollen vuosina 1893 - 1914 keskimäärin 41% niiden yhteismäärästä. Propsikauppa oli herkkä suhdannevaihteluille. Pienimmillään v. 1902 propsien vienti oli vajaa neljännes (23%) ja suurimmillaan jo kahden vuoden päästä reilusti yli puolet (57%) viedyn sahataravan ja propsien yhteismäärästä.

Propsikauppa ja -vienti perustui paljolti välitystoimintaan. Saimaan vesistöstä propsia rannikolle kuljettavia toiminimiä olivat m.m. Mikkelin puu, Willson, Hamfeld ja Kerbs.

3. Sahatun puutavaran ja propsien (paperi- ja kaivospuu) vienti Viipurin tullipiiriin alueelta 1890-luvun alusta I-maailman-sodan ja kansalaissodan vuosiin. Suomen virallinen tilasto. Ulkomaankauppa. Wiipuri, 1904, nro 239. s. 2, Työ, 1907, nro 264, s. 2. Kirjoittajan laatima.

Vuonna 1892 Viipurin tullipiirissä oli kaksi propsien viejää: Carl Borenus (1080 std), oli viipurilainen sahataravakauppias, mutta siirtyi pääosin propsintuottajaksi ja -viejäksi. Olof Bulov (1800 std), kotkalainen konsuli, laivasi propseja myös Viipurin satamien kautta. Propsinviejien lukua kasvoi vauhdilla. Vuonna 1894 heitä tilastoitiin jo 11. Joukossa oli sekä vakituksia toimijoita, että satunnaisia myyjiä kuten A. Kuningas Tervajoella.

— **Suuremmoinen metsänkauppa.**  
Tilanomistaja A. Kuningas Wiipurin pitäjän Tervajoella on myynyt omistamansa tilan metsästä Tervajoella 1,650 metristä jyltää „propfia“ eräälle suomalais-belgialaiselle yhtiölle 50,000 markasta.

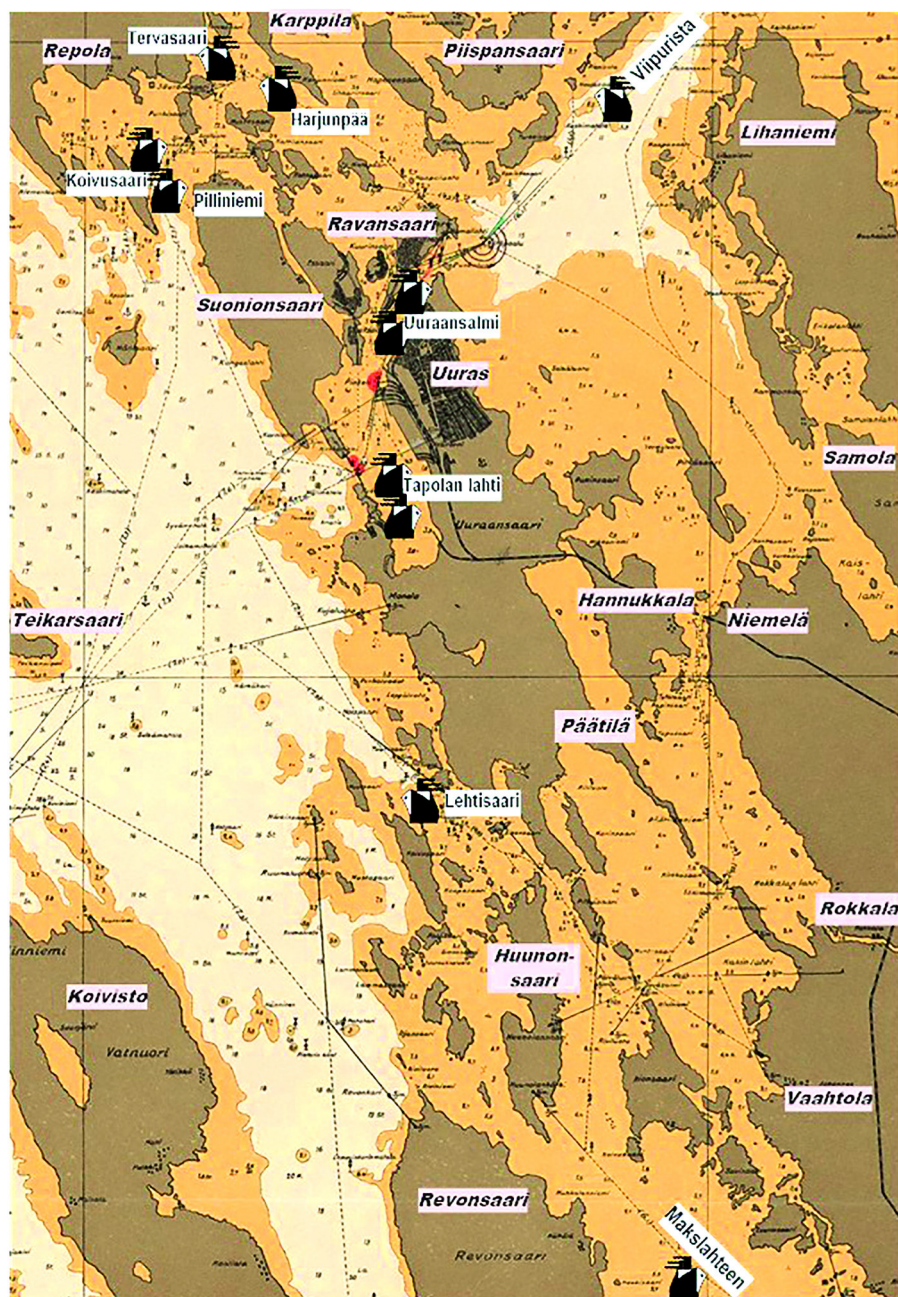
4. Tervajokelaisen A. Kuninkaan propsikaupat.  
Metritin syli oli 2 x 2 x 1m:n pino eli 4m<sup>3</sup>.  
(Wiipurin Sanomat 1895, nro 295, s. 2.)

### Propsien lastaus ja lastauspaikat

- Suuremmoista puutavaraliikettä ulkomaille on viimekin kesänä harjoittanut kauppias **Wilho Penttilä** Koiviston Maksilahdella. Wiimeksi on iso englantilainen höyrylaiva "Whitfield" lastannut hänen propsiansa Päätilän niemellä Rokkalasta, Römpötissä ja Koivusaarella, jonka jälkeen se lähtee West-Hartlepiin. Koko lastin arvo tekee noin 240 tuh. markkaa. (**Kotkan Uutiset**, 1897, nro 20, s. 4)

Propsien lastaus tapahtui vedestä. Rannalle varastoidut propsit työnnettiin mereen ja kerättiin lautaksi, joka hinattiin laivan kupeelle. Propsitaakat koottiin kelluvan lautan eli kopukan päälle kehikoon, josta ne vinssattiin laivaan. Työtapa ei vaatinut kalliita satamalaitteita eikä proomukuljetuksia. Lastaukseen riitti tarpeeksi syvä, laivaväylän varrella oleva ja tuulilta suojattu lahdelma, johon propsien varastointirannoilta oli lyhyehkö hinausmatka.





### **Lehtisaari**

Päätilänniemen ohittavan väylän varrella lastattiin propseja *Lehtisaaren* redillä, jota kutsuttiin myös *Huunonsaaren* lastauspaikaksi. Huunonsaarella sijaitivat propsivarastot ja paikallinen väestö urakoi *rantatyöläisinä*, jotka ensin pinosivat sinne uitetut propsit rannalle ja sitten laivan tullessa työnsivät ne lastausta varten mereen laivan kupeelle uitettavaksi.

Lehtisaaren paha kilpailija oli Koiviston *Makslahden* satama, joka erikoistui pyöreän puutavaran vientisatamaksi. Esimerkiksi vuoden 1895 propsinlaivaajista kauppias **W. Penttilä**, merikapteeni **J. Wirkki** sekä laivuri **A. Kurki** olivat koivistolaisia. Wirkki ja varsinkin Kurki olivat paikallisia toimijoita ja veivät propsia omilla aluksillaan paitsi Koiviston myöskin Uuraan lastauspaikoilta. Penttilän toimintasäde oli laajempi ulottuen Saimaalle asti. Sieltä tuodut propsit lastattiin *Koivusaareessa*.

### **Koivusaari**

Koivusaaresta kehittyi seudun suurin propsien lastauspaikka, oikea propsisatama. Sen ja läheisten saarten rannat toimivat talvisin propsivarastoina ja kesäisin kymmenet laivat saivat niistä lastinsa. Koivusaaren rantakallioissa saattoi kiireisimpänä sesonkina nähdä toistakymmentä alusta vieri vieressä useimmiten propsilautta, mutta toisinaan myös sahatavaraproomu tai egyptinparruja kuljettava Saimaan lotja kupeellaan.

Koivusaareessa voitiin lastata suurempia aluksia tai ottaa suurempia lasteja kuin Uuraansalmella. Esimerkiksi vuonna 1905 lastattiin Viipurin tullipiirissä 364 sahatavaralaivaa ja 117 propsilaivaa. Pääasiassa Uuraansalmella sahatavaraa lastaavien laivojen keskikoko oli 582 regt (rekisteritonnia), propsilaivojen taas 892 regt, mikä viittaa jälkimmäisten käyttäneen pääasiassa Koivusaarta lastauspaikka-

naan. Samaa osoittaa myös se, että sahatavaralastit olivat keskimäärin 252 std (standarttia) propsilaivojen 833 std vastaan, kun sahatavaraa vietiin kaikkiaan 91 689 std ja propseja 97 442 std.

### **Vilalahti**

Viipurin tullipiirissä vuoden 1895 propsinlaivaajista oli kauppias **Simo Junnola** kotoisin Säkkijärven kirkonkylästä. Hän saattoi hyvinkin käyttää Säkkijärveltä hankkimilleen propseille pitäjän rannikon lastaukseen soveliaita paikkoja, joista tuulilta suojattu, syvä *Vilalahti* oli suosituin. Sitä myös tietoisesti rakennettiin propsisatamaksi. Vähäisempi määrä propsilaivoja lastattiin m.m. *Satama*-kylän edustalla ja *Teikarsaaren* redillä

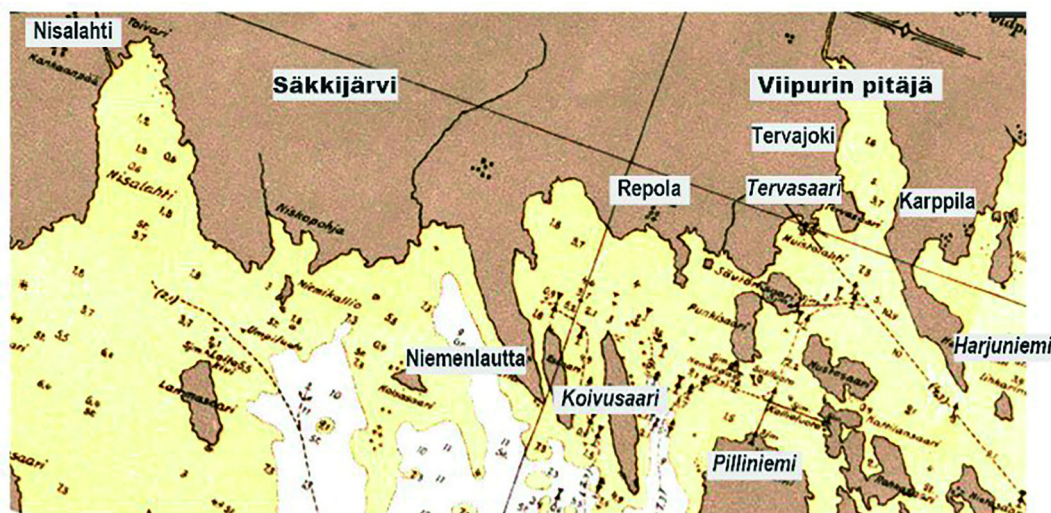
- **Wilalahden satamarakennus.** Säkkijärven Wilalahti on muodostunut suureksi propsien wientipaikaksi. Sentähden on käynyt tarpeelliseksi rakentaa sinne satamalaitoksia. Työt owat parhaillaan käynnissä. W. R:n mukaan työskentelee sataman rakennustoissa nykyään noin 60 kirvesmiestä, jotka tekewät arkkuja. Muuta työväkeä on 110 henkilöä. Mikäli tiedetään tulee ensi purjehduskautta warten propseja Wilalahteen 40-50 laiwalastia. Satamapaikkana on Wilalahti hyvin edullinen. Sen wesi on syvä ja asema suojattuna kaikilta paitsi itä- ja kaakkoistuulelta, jotka pääsewät jonkun werran puhaltamaan. Tilaa on niin runsaasti, että kymmenkunta suurta laiwaa mahtuu lastaamaan samaan aikaan. (**Wiipuri, 1904, nro 17, s. 3**)

### **Ryövälniemi**

Gust. Cederberg & Co esiintyminen propsin viejänä, 305 std v. 1884 ja 1502 std v. 1895 ja Carl Roseniuksen v. 1894 viemä 84 std viittaa siihen, että ainakin *Ryövälniemessä* mahdollisesti myös itse *Uuraansalmessa* olisi lastattu pieniä propsimääriä; kenties suoraan Saimaan tervahöyryistä tai lotjista.



## Hajanainen työyhteisö



5. Tekstissä lähemmin kuvatut puutavaran varastointi- ja lastauspaikat, Koivusaari, Tervasaari ja Harjuniemi sekä työväen asuinalueet, Nisalahden, Repolan, Tervajoen ja Karppilan kylät. Pilliniemessä oli Boreniuksen puutavaravarastoja.

Uuraansalmen satama ja sen liepeille syntynyt asutus olivat kehittyneet, joskaan ei ehkä kilpaa, niin ainakin vuorotahtiin keskenään. Uuras ja Ravansaari olivat käytännössä kokonaan sataman työyhteisöä, joka sai elantonsa satamasta tai sen oheistoiminnoista.

Koivusaarella tilanne oli lähtökohtaisesti erilainen. Saaressa itsessään oli vain muutama talo sen pohjoisosassa. Ne kuuluivat pieneen Repolan kylään, joka sijaitsi rannikolla saaren pohjoispuolella. Eteläosan saaresta omisti Niemenlautan kartano, jonka päärakennus ja talouskeskus olivat samannimisellä niemellä Koivusaaren länsipuolella.

Lähimmät väkirikkaat, maalaiskylät sijaitsivat noin 5 km:n etäisyydellä, Nisalahti lännessä sekä Tervajoki ja Karppila idässä. Niemenlautta sekä Nisalahti olivat hallinnollisesti Säkkijärven ja Repola, Tervajoki sekä Karppila Viipurin pitäjää.

### Koivusaaresta hyötyjät

Niemenlautan kartano keräsi Koivusaaren rantaan kiinnittyviltä aluksilta satamamaksua, josta se esimerkiksi vuonna 1899 maksoi veroa Säkkijärvelle 13500 mk:n tuloista.

Repolan kylän isännät vuokrasivat maitaan laivaajien propsivarastoille sekä itse Koivusaaresta että sen lähirannoilta. "Hyyryläisistä" tuli samanlainen tulolähde kuin oli uuraalaisillakin. Huhuttiin hyvistä ansioista Koivusaaren lastaustöissä ja Repola oli oivallinen kortteerauspaikka kauempaa saapuville työnhaluksille, reissumiehille. Repolan omat miehet olivat halutessaan itseoikeutettuja lastaustöihin.

- Minun luullakseni aiheutuu tämä kaikki siitä, että herrat liikkeiden omistajat on luvanneet töitä mainitun kylän miehille, silloin kuin on ollut kysymys rantojen ja vesien vuokrasopimuksista siten saadakseen rannat vuokratuiksi tuntuvasti halvemmallalla. Nimimerkki Jukka (Työ, 1907, nro 174, s. 3)

Repolan kylä oli vähäväkinen ja valtaosa vakinaisista lastaajista tulikin Nisalahdesta ja sen naapurikylästä sekä toisaalta Tervajoelta ja Karppilasta eli seuduilta, joista Koivusaari oli päivittäisen soutu- matka ulottuvilla. Uurastöiden tapaan sitä tekivät sivuansioonan sekä talolliset että maattomat, joita Säkkijärvellä kutsuttiin itsellisiksi ja Viipurin pitäjässä läksiäisiksi. Työväki oli 1900-luvulle asti poliittisesti ja ammatillisesti järjestäytymätöntä.

### Omintakeisia työväenyhdistymiä

Vuoden 1905 syyskuussa työväki Tervajoen suun kahtapuolta, Tervajoen ja Karppilan kylissä sai oman työväenyhdistyksensä. Synnytys oli vaivalloista eikä sujunutkaan ilman ulkopuolisten apua. Kätilöinä toimivat Säkkijärven ja Viipurin työväen yhdistykset. Molemmilla oli tähän omat motiivinsa. Ensin ehtivät sakkijärveläiset, jotka syyskuussa tekivät ”ryntäysretken” Tervajoelle tuliaisinaan *työ-liitto* suunnitelma. Viipurilaisten tuliaisina perustavaan kokoukseen oli *yhdistymis- ja joukkovoima* ajatus.

### Säkkijärveläisten motiiveista

Wilajoelle syntyi alkukeväästä 1905 yhdistys, jonka säännöt senaatti hyväksyi nimellä Säkkijärven Työväenyhdistys. Ensimmäinen varsinainen järjestäytymiskokous pidettiin vasta 11.9. Yhdistyksen johtokuntaan luului jäseniä eri ”haaroilta”, eivätkä kaikki olleet Säkkijärvellä kirjoilla. Yhdistyksen puuhamiehinä toimivat *työnjohtajat Sulo Hytönen* ja *Erik Seppälä*. Kuningasajatuksena oli saada työt ”omiin käsiin” ja sitä varten perustettiin eräänlainen ammattiosasto, *työ-liitto*, jonka tarkoituksena oli neuvotella työsopimuksia propsinviejien kanssa Wilajoen lastauspaikalla suoritettavasta propsien käsittelystä. Ensimmäinen sopimus koski ”kärrääjiä”, kovaa fyysistä kuntoa vaativaa, valikoitujen erikoismiesten joukkoa. (*Östra Finland*, 1906, nro 212, s. 2)

### Viipurilaisten motiiveista

Viipurilaisten tavoitteena oli sosiaalisen luokkataistelujatatuksen markkinoiminen ja työväen yhdistäminen ”punalippujen” alle. Sosialidemokraattien strategiana oli ankuroida sosialistinen aatemaailma paikallisten työväenyhdistysten avulla. Viipurin Työväen yhdistys toimi osal-

taa käsikassarana ja lähetti agitaattoreita ympäristön työläispaikkakunnille. Tervajoella ”agitatsionia” levitti **Anni Savolainen** mottonaan, *työtätekevät yhtykää*. (*Wiipuri*, 1906, nro 9, s. 2)

Tuloksena syntyi *Tervajoen Työväen yhdistys*. Nimensä yhdistykselle antoi Tervajoki, joka tuolloin yhdisti jokivarren Viipurin pitäjän ja latvaosien Säkkijärven kylä. Johtokuntaan valittiin Tervajoen sekä Karppilan kylien miesten lisäksi ”ulkopuolisia” nähtävästi tuuppaamaan toimintaa kunnolla käyntiin. Näitä olivat toimimieheksi valittu **Juho Seppä** ja puheenjohtaja **Anton Hintikka**.

*Ruotsalainen Työväen liitto* tarjosi mahdollisuutta liittymiseen haaraosastona. Tämä hyväksyttiin yksimielisesti eikä vallitsevassa, yhdistysten perustamiseen kielteisesti suhtautuvassa valtiollisessa tilanteessa muuta mahdollisuutta ollutkaan. Näin saatiin yhdistyksen säännöille senaatin vahvistus ja taattiin lailliset toimintaedellytykset.

Ennen pitkää paikkakuntalaiset saivat juonesta kiinni ja valloittivat yhdistyksen johtopaikat jo saman vuoden joulukuussa. Säkkijärveläisten työ-liitto ajatus kantoi myös hedelmää ja yhdistys neuvotteli isännistön (tarkoittaa ilmeisesti Collin & Co) kanssa sopimuksen laivauksen järjestämisestä.

Koivusaaren lastausolot kiinnostivat myös sakkijärveläisiä. Heitä valittiin **Sulo Hytösen** johdolla Tervajoen Työväen yhdistyksen hallitukseen. Vuoden 1906 alussa Hytönen haki *Tervajoen työväen osuuskunnan* sääntöjen vahvistusta. Ammatillinen toiminta nousi keskeiseksi asiaksi Työväenyhdistyksen toiminnassa, niin kuin oli käynyt Säkkijärven Työväen yhdistyksen piirissä Wilajoellakin.

Nisalahdelta ja muistakin Säkkijärven kylistä käytiin Koivusaarella lastaustöissä ja liittymällä Tervajoen työväenosuuskuntaan pyrittiin paitsi pääsemään osallisiksi osuuskunnan ”kaikki lastaustyöt omiin käsiin” tavoitteeseen myös yhteisrintamaan tervajokisten eli Tervajoen ja Karppilan työläisten kanssa.



6. Koivusaassa toimi monta keskenään kilpailevaa laivausyrittäjää. Lastaaminen perustui joko sopimalla asiasta ennakoon puutavaraa ulkomaille vievän toimijan kanssa tai tarjomalla lastauspalvelua puutavaraa hakemaan tulleen laivan saavuttua lastauspaikalle. Lisää tekstissä.

Yhteiselo ei kuitenkaan luonnistanut. Säkijärveläiset perustivat oman, *Koivusaaren osuuskunnan* kotipaikkanaan Nisalahti ja Tervajoen työväen osuuskunta jäi kokonaan tervajokisten käsiin. (Työ, 1907, nro 247, s. 3, Wiipuri, 1908, nro 36, s. 3)

Koivusaassa lastaustöitä hamusi järjestäytymättömien reissumiesten lisäksi kahden suljetun osuuskunnan lastaajat. Kilpailun seurauksena oli kaikkien palkkatason aleneminen. Tragikoomista on lukea miten aikalaisten sanomalehdissä moititaan osuuskuntalaisia *järjestäytymättömien* työläisten palkkojen polkemisesta. (Wiipuri, 1908, nro 70, s. 2).

Siis ihan päin vastoin kuin Uuraassa! Perimmäinen syy löytynee näiden paikkakuntien asukasyhteisöjen suhteesta lastaustyöhön. Uuraassa elettiin kokonaan lastaamisesta saadun palkan varassa, kun taas maaseudun kylissä lastaustyö merkitsi vain lisäansiota niin talollisille kuin maattomillekin. Tultiin toimeen

nälkäpalkalla siinä, missä uuraalaiset elivät jo nä-länhädän partaalla.

Naislastaajat järjestäytyivät omaksi osastokseen Tervajoella vuonna 1910. Tämä toimi uuraan naislastaajien tavoin mieslastaajien ”siivellä” eikä itsenäisenä liitto-osastona. Naisten keskuudessa oli epäso-pua, mikä johti vuonna 1913 *Rahkasaaren naislas-taajaosaston* syntyyn. Tämä liittyi itsenäisenä osas-tona Kuljetustyöläisten liittoon numerolla 6. (Kulje-tustyöläinen: Suomen kuljetustyöläisten liiton äänenkan-nattaja, 1913, nro 5, s. 5)

Tervajoen työväen osuuskunnalla oli lastaustoimin-tansa selkärankana yliote saha- ja veistetyin puutava-ran lastaamisessa. Elettiin Tervajoen työväenyhdis-tyksen kulta-aikaa. Rakennettiin 10 000 mk maksa-nut työväentalo, mikä mahdollisti vireän seuratoi-minan. Järjestettiin juhlia ja iltamia, joihin ohjelmaa tarjosi näytelmäkerho ja tanssimusiikista huolehti

oma torvisoittokunta. Puuhattiin seudulle omaa osuuskappaa ja suunniteltiin laivaosuuskuntaa uuraalaisten malliin. Nämä suunnitelmat kuitenkin raukesivat, kun tervajokiset yllätti.

### *Federeissin täsmäisku*

Vuoden 1910 lastauskauden alussa federeissi iski Uuraan ohella myöskin Koivusaaren lastauspaikalle. Ovelasti isku suunnattiin ensin Tervajoen työvään osuuskuntaa vastaan. Taktiikkana oli sahatavaralaivauksen valtaaminen ja menetelmänä ulkopuolisen työvoiman avulla toteutettu kilpailu. Sekalainen työläisjoukkio asetettiin Uuraan tavoin paikalle hinatussa asunto-parkaasissa. Taustatukea antoi, kuten Uuraassakin, Itämeren ja Vienanmeren mahtava laivanvarustamoliittoutuma. Sahatavaran lastaussovimuksia ei tahdottu enää saada viejien eikä laivojen kapteenien kanssa. Tervajokisten keinot alkoivat olla vähissä. (Karjala, 1914, nro 32, s. 3)

Propsilaivojen suhteen tilanne oli valoisampi, mutta kaiken kaikkiaan Koivusaaren ja Tervajoen osuuskunnat kokivat vakavaa työn puutetta. Vuoden 1910 lopulla osuuskunnat perustivat yhteisen lastaustyöhankinta organisation, jonka johtoon palkattiin *isännöitsijä* tehtäväänään solmia lastaussovimuksia ulkomaisten laivanvarustajien sekä lastaamaan tulneiden alusten kapteenien kanssa. Täyspäiväistä työtä ei riittänyt läheskään kaikille. Osuuskuntien jäsenille uhkasi kertyä pitkiä palkattomia loppa-aikoja työtä odotellessa. Osuuskuntien olikin pakko lipsua osuuskuntauskollisuuden vaatimuksesta. Annettiin virallinen lupa käydä yksityisten työnantajien palveluksessa, jos osuuskunnilla ei ollut lastaustyötä tarjolla. Näin sinnettiin parisen vuotta. (Työ, 1911, nro 49, s. 2)

Vuonna 1912 Koivusaassa toimi viisi lastausalan yrittäjää, *Lastausosuuskunta, Olse, Laardo, Wilsson* ja *Federeissi*.

- *Lastausosuuskunta* muodostui Koivusaaren ja Tervajoen osuuskunnista, jotka toimivat yhteisen isännöitsijän ohjauksessa.
- *Olse* oli viipurilaisen puutavarakauppiaan **Emil Ohlsonin** yritystoimintaa.
- *Laardon* takana oli viipurissa asuva belgialainen **Lardot**-suku, puutavarakauppiat **Edouard** ja **Camille**.
- *Wilson* oli englantilaisen *J. W. Wilson & Co:n* viipurilainen haaraliike. Toinen haaraliike toimi Savonlinnasta käsin. Suomessa toimintaa johti **W. Ruuskanen**, joka osteli metsää ja maataloja Saimaan alueelta sekä Laatokan rantamilta. Lappeen pitäjässä Saimaan etelärannalla harjoitettiin sahaustoimintaa Niemelässä n.s. *Wilsonin* sahalla, josta tuotteet kuljetettiin propsien ohella Koivusaassa laivattaviksi. (Hufvudstadsbladet, 1908, nro 43, s. 3)
- *Federeissi* kuului samaan, **Ernst Sohnin** johtamaan yhtiöön Uuraassa.

*Laardo* hoiti itse omat laivauksensa. Osuuskuntien lastaustarjoukset se hylkäsi, mutta ei hyljeksinyt yksittäisiä työtä etsiviä osuuskuntien jäseniä. Tervajoen osuuskunnalle tämä ei sopinut. Se kielsi keväästä 1911 lastaajiaan menemästä *Laardon* palvelukseen.

- Asiasta syntyi ensimmäinen Tervajoen ja Uuraan osuuskuntien välejä hirtänyt konflikti. Uuraalaiset, jotka Federeissin takia kärsivät myös työn puutetta, värväytyivät Laardolle. Tämä herätti pahaa verta Tervajoella ja Uuraan Lastausosuuskunta joutui myös kieltolinjalle osuuskuntien välisen sovun säilyttämiseksi.
- Uuraalaiset maksoivat "potut pottuina". Uuraan salmella, veden mataluuden takia vajaaksi jäänyttä lasti täydennettiin Koivusaassa. Oli tapana, että salmella lastasivat uuraalaiset ja Koivusaassa tervajokiset. Nytpä uuraalaiset seurasivatkin laivan mukana ja täydennyslataus oli täydessä käynnissä, kun tervajokisten lastausporukka saapui ja joutui toimeettomana sivustakatsojaksi. (Työ, 1911, nro 149, s. 4)
- Kärpäsistä syntyi härkänen. Tervajoen osuuskunta valitti Kuljetustyöväen liittoon. Uuraalaiset sydämisivät seuranneista liiton nuhteista, eikä sopua syntynyt liiton välityksistä huolimatta. (Kuljetustyöläinen, 1913, nro 8 s. 5, Työ, 1914, nro 23, s. 5)

Wilsonin kanssa yhtyneet osuuskunnat solmivat lastausopimuksen. Tämäkin möhlittiin.

- **Wilson** kuului Repolan kylän maanvuokraajiin ja Repolan kylän miehet saivat etuoikeutettuna lastata tulevista laivoista haluamansa, kun ilmoittivat siitä neljä päivää etukäteen lastausosuuskunnalle. Sattui kerran, että osuuskunnan lastaajien saapuessa Wilsonin laivaa lastaamaan siellä olikin jo Repolan lastaussakki täydessä työntouhussa. Ilmoitus oli repolaisilta päässyt unohtumaan. Tervajokiset tuotuivat ja pikaistuksissaan osuuskunta sanoutui irti sopimuksesta, vaikka Wilsonilla ei ollut osaa eikä arpaa tähän sekoiluun. (Työ, 1913, nro 54, s. 3)

Uuraalaiset vastasivat Federeissin haasteeseen lastaamisnopeudellaan ja laadukkaalla työllään. Koivusaassa työskentelevät osuuskunnat jättivät tässä suhteessa toivomisen varaa.

- Vikaa ei ollut niinkään lastaajien kyvykkyudessa kuin työmoraalissa. Uuraassa lastaamista johtavat stuuvarit nauttivat asiansa osaavan ammattimiehen arvovaltaa. Koivusaassa taas jokainen piti itseään kyllin pätevänä arvostelemaan stuuvariksi nimetyn toverinsa ohjeita. Riideltiin ja velttoiltiin. Työajoista ei joustettu. Pahimmoillaan jätettiin laivat lojumaan viikonlopun yli vaikka ne olisi saatu täyteen parissakymmenessä minuutissa. Tällainen menettely huipentui myöhäisyksyllä 1913, jolloin osuuskuntien isännöitsijä yritti saada lastaajat ylitöihin, mutta lakon tehneet lastaajat poistuivat laivasta ja isännöitsijän oli palkettava ulkopuolisia, jotta laiva saataisiin lastatuksi ajallaan.
- Osuuskunnille kertyi lastausurakoita huononlaisesti. "Kaikki työt omiin käsiin"-iskulause muuttui Koivusaassa; "edes jotain työtä"-toiveeksi. Osuuskuntalaiset äänestivät jaloillaan. Koivusaaren osuuskunnan jäsenmäärä tipahti vuoden 1912 aikana 162:sta 96:een ja Tervajoen 123:sta 101:een. Vuoden 1914 alussa yhtyneiden osuuskuntien jäsenmäärä oli enää 155. Kuljetustyöväen liittoa huudettiin hätiin. Liitto ehdotti osuuskuntien muuttamista ammattiosastoiksi ja lastauksesta kilpailemisen sijasta neuvottelemaan työ-sopimukset puutavaralaivaajien ja yksityisten lastausyriyten kanssa. Porkkanana liitto lupautui avustamaan neuvotteluja. Jos työväen vaatimuksia joudutaisiin ajamaan lakolla, avustaisi liitto lakkossa olijoita rahallisesti. Osuuskunnille ei apua heruisi. Tervajoen työväenosuuskunnan johtokunta tarttui tarjoukseen ja suositteli sitä osuuskunnan jäsenille. (Työ, 1913, nro 244, s. 5).

Vuoden 1914 tammikuussa tehtiin päätös, jolla osuuskunta luopui lastaustöiden hankinnasta. Vähän myöhemmin Koivusaaren osuuskunnassa tehtiin samanlainen ratkaisu. Kumpikin osuuskunta pysyi muuten suljettuna yhteisönä. (Työ, 1914, nro 23, s. 5.)

Kuljetustyöntekijäin liitto oli saanut haluamansa. Tervajoen ja Koivusaaren osuuskunnat olivat luopuneet "työt omiin käsiin"-periaatteesta. Niillä itsellään ei ollut valittamista. Työsopimusneuvottelut olivat edenneet suotuisasti. Sopimuksia oli yhdessä solmittu, *Viipurin parruliike Oy:n* sekä *A. Fagerin* kanssa. Yllättäen Federeissikin oli kiinnostunut yhteistyöstä.

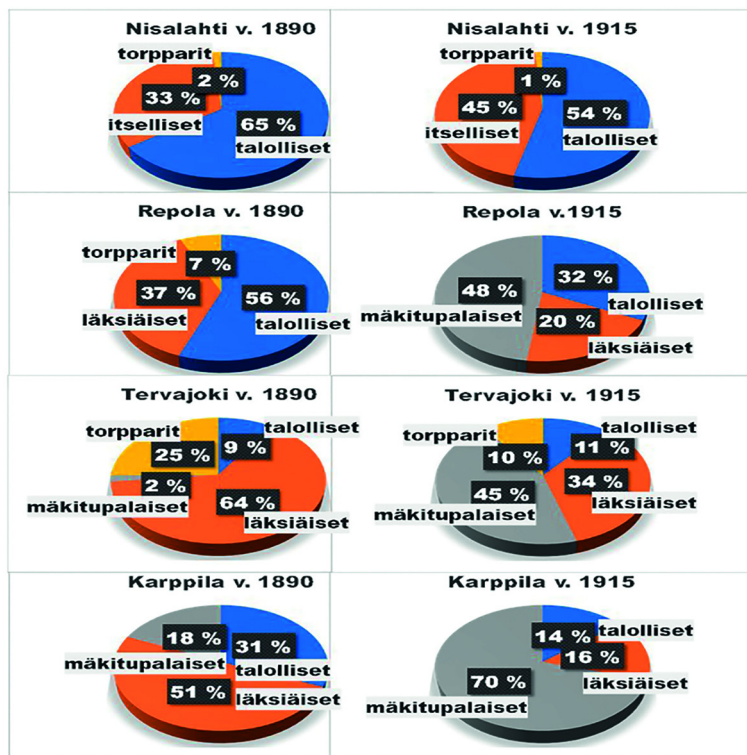
- Federeissin johtaja Sohn oli jättänyt vaihtoehtoisen hintatarjouksen. (Kuljetustyöläinen, 1914, nro 2, s. 8).
- Ennen kuin neuvotteluihin päästiin, hiljeni laivastointi keskikesällä 1914 ensimmäisen maailmansodan takia ja osuuskunnat vaipuivat hiljaiseloon. (Työ, 1914, nro 208, s. 2)
- Suljettujen osuuskuntien ulkopuolelle jääneet suunnittelivat *avointa* Lastausammattiosastoa. Sen perustava kokous pidettiin kesäkuussa, mutta toiminta todennäköisesti tyrehtyi alkuunsa sotatilan takia. (Työ, 1914, nro 170, s. 3).

---

## Kehitystä eri suuntiin

### Repola

Koivusaari satamana vaikutti *ensisijaisesti* vain Repolan kylään, jossa se edisti monin tavoin asukkaiden toimeentuloa. Kylän elämässä tämä näkyi pieniskoossa samanlaisena kuin Uuraassa. Kesäisin asukasmäärä moninkertaistui ja kylän raitilla kaikui kielten kakofonia ulkolaisten merimiesten viettäessä siellä vapaa aikaansa. Edellä kuvattuja työtaisteluja vasten peilattuna tuntuu koomiselta, että ammatillisesti järjestäytymättömillä "Repolan miehillä" oli, ainoana Koivusaaren lastauspaikalla, osuuskuntien



- **Nisalahti**, talollisvaltainen kyläyhteisö, jossa maattomia nimitettiin itsellisiksi. Torppariväestöä niukalti eikä mäkitupalaisia ollenkaan. Ei olennaista muutosta sosiaalisessa rakenteessa 25 vuoden aikana.
- **Repola**, talollisvaltainen kylä muuttui Koivusaaren sataman myötä mäkitupalaisvaltaiseksi. Sosiaalisen rakenteen muutos tapahtui pääosin uudisasutuksen myötä vasta vuoden 1910 jälkeen.
- **Tervajoki**, kartanoiden hallitsema kylä, mistä johtuen suuri maatyöläisten eli läksiäisten sekä torpparien lukumäärä. Satamat ja lautatarhat kasvattivat mäkitupalaisasutusta lähinnä uudisasutuksen turvin 1910-luvulla.
- **Karppila**, pientilojen kylä, jossa jo 1800-luvun lopulla oli runsaasti läksiäisiä ja mäkitupalaisia. Suurin sosiaalinen väestömuutos tarkastelluista kylistä 1905-luvulta alkaen. Aasutus muuttui mäkitupalaisvaltaiseksi uudisasutuksen myötä.

havittelema, ”työt omiin käsiin”-tilanne hallinnassaan. Kylän sosiaaliseen rakenteeseen sataman työvoiman kasvulla oli merkittävä vaikutus.

### Tervajoki ja Karppila

Koivusaaren satamalla oli suuri *välillinen* vaikutus sekä Tervajoen että varsinkin Karppilan kylän elinkeinoelään ja sosiaaliseen rakenteeseen. Molempiin syntyi aikaa myöten työläisyhteisö, *mäkitupalaiset*.

- Tervajoen Tervasaassa, Collin & Co puutavaran varasto- ja lastauspaikalla työskenteli vuonna 1911 60-henkinen työläisjoukko ja lisäksi Lamposaaren sahalla välittävään lotjalaivastoon kuului n. 40 hengen miehistö. Karppilan Harjuniemessä oli Salvesenin kolmella lautatarhalla n. 300 työntekijää. Harjuniemessä vaikutti Suomen Sahateollisuusliiton osasto nro 67. Siihen kuului n. 30 jäsentä eli 10% kesäisestä työ-

voimasta. (*Sahateollisuustyöläinen*, 1908, nro 3 ja 1911, nro 3, s. 11)

- Kesällä 1912 puhkesi lakko molemmissa. Harjuniemessä lakko kesti viikon kesäkuussa ja se päättyi työläisten voittoon. Salvesen antoi periksi ehkä siksi, että lakon takia jouduttiin myös Lauritsalan saha pysäyttämään ja vuoden vientitoimituksiin uhkasi tulla vakavia häiriöitä. Seuraavana vuonna yhtiö ilmoitti, että lakon johtomiesten oli turha pyrkiä töihin ja yleensäkin töihin pääsivät vain yksilöllisen työsopimuksen allekirjoittaneet. Samalla yhtiö maksatti edellisvuotisen häviönsä, työpalkkoja alennettiin eikä ylityökorvauksia maksettu lainkaan. Tulijoita riitti. Pikkurahan tarpeessa olevia pientalollisia ja läksiäisiä tulvi pitkin Tervajoenvartta sekä Löytömäeltä ja sen takaisista kylistä. (*Työ*, 1912, nro 138, s. 7 ja 1913, nro 60, s. 3, *Wiipuri*, 1912, nro 144, s. 2).
- Tervasaarella lakkoiltiin syyskuussa ja se nujerrettiin rikkureiden avustuksella. (*Työ*, 1912, nro 191, s. 3).
- Myöskin ammatillinen järjestötoiminta lamaautui. Harjuniemen osastolta ei tullut liittoon enää tilityksiä



eikä tilastotietoja. Välinpitämättömyys johti jäsenkatoon ja sitä myöten huononivat työolot. (Työ, 1913, nro 266, s. 2).

Nämä rannikkokylät houkuttelivat muualta muuttavia paitsi omilla työpaikoillaan myös Ravansaaren saariston lautatarhojen läheisyydellä. Seurauksena ilmeni aikaa myöten mäkitupien hankkimisen vaikeutuminen. Kova kysyntä nosti hintoja. Mökkiton-  
tin hinnalla olisi muualta saanut pienen maatilaa.

### Nisalahti

Koivusaaren vaikutus Nisalahden maaseutuasu-  
mistoon jäi *olemattomaksi*. Sosiaalisessa rakenteessa  
tämä näkyi itsellisten suhteellisen osuuden lievänä

kasvuna sekin vain lähellä Nisalahden laituria. Koivusaaren osuuskunta piti majapaikkanaan Nisalah-  
tea, mutta väkeä yhdistävää toimintaa muussa kuin  
ammattiasiaassa ei syntynyt. Lastaustyö Koivusaar-  
sa oli pitkälti lisäänsio-luontoista. Työtä siellä pais-  
kivat talolliset ja itselliset 20 km:n säteeltä pitkin ja  
poikin Säkkijärveä.

- Sosialismin peikko kummitteli täällä vielä pelotta-  
vampana kuin Tervajoen varrella. Liekö kenenkään  
mieleen juolahtanut pitää itseään *työväenluokkaan*  
kuuluvana työmiehenä tai -naisena? (Työ, 1910, nro  
70, s. 4).





---

## *Epilogi - nyrkki taskuun*

---

*Työväestön aatteellinen ja ammattillinen pattitilanne Uuraassa jatkui aina vuoden 1918 kansalaissotaan. Silloin jaettiin pelimerkit uudestaan. Miten kävi Lastausosastosta Stuuvari yhdistykseen muuttaneille, jäi ratkaisematta suuren satamalakon vuosiin 1928 - 29.*

*Kansalaissodan vihanpidon hieman laannuttua ja työväen järjestöjen käynnistäessä toimintojaan virkosi myöskin Stuuvari yhdistys, jonka omaisuuden maaherra vapautti keväällä 1919 myymis- ja hukkaamiskiellosta. Lastaustoimintaa ei kuitenkaan saatu käyntiin ja joutilaaksi joutunut hinaaja Stevedore pantiin myyntiin.*

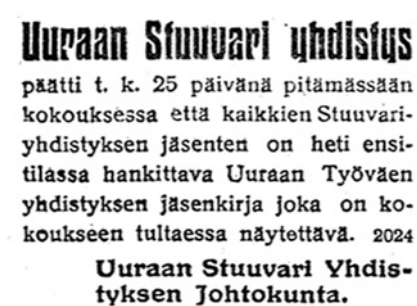
*Syksyllä 1919 Työväenyhdistykseen perustettiin Suomen Kuljetustyöläisten liiton Uuraan ammattiosasto nro 3. Se ei kuitenkaan toiminut perinteisen suljetun työosuuskunnan muotoisena vaan avoimena Uuraan sataman lastaajien ammattiosastona. Työväen järjestötoiminta oli kuitenkin lamassa ja se näkyi myös jäsenkatona. Työväenyhdistykseen kuului vuoden 1920 alkupuolella vaivaiset 60 ja osasto 3:en 58 jäsentä.*

*Vuoden 1920 alussa yrittivät sitten myös stuuvari yhdistyksen jäsenet aloitella entistä työosuuskuntatoimintaa. Uuraan Stuuvari yhdistys (Stevedores Union) r.y. rekisteröitiin virallisesti kotipaikkanaan Johanneksen kunta, Uuraan kylä.*

*Tarkoitus: Yhdistyksen tarkoituksena on olla yhdyssiteenä satamatyömiesten kesken, edistää heidän aineellisen ja henkisen tilan parantamista mahdollisuuden mukaan.*

## Yritys hyvä - tulos nolo

Muun työväen tuki oli tarpeen ja stuuvari yhdistyksen johto hakeutui takaisin Uuraan Työväenyhdistyksen helmaan.



1. Kansan Työ, 1920, nro 97, s. 1

Tilaisuus oman laivaustoiminnan aloittamiseen näytti näet koittaneen Uuraassa kesällä 1920 vallinneen satamalakon aikana. Vastakkain olivat silloin kapitalistiset ahtausliikkeet ja sataman työväki.

Porvariston mukaan radikaalivasemmiston valloittamat ammattiliitot, Kuljetustyöväen liitto muiden mukana, hakivat revanssia kansalaissodan tappiolle.

- Vihdoin on huomattava, että yhteiskunta ei ole voinut päästä siitä epäluulosta, että nykyisissä satamalakkoissa on kysymys muustakin kuin taloudellisesta taistelusta. Nimittäin sellaisen työnseisauksen aikaansaamisesta ja ylläpitämisestä, joka on tähdätty itse yhteiskuntaa vastaan tai ainakin voisi panna se elinehdot vaaraan. (Karjala, 1919, nro 197, s. 3)

Lakkoilua pidettiin enemmän poliittisena, Neuvostoliitosta johdettuna kuin työmarkkinatoimintana. Kansalaissodan voittajaosapuolen itsetunto ei tässä tilanteessa antanut periksi neuvotteluille työväen kanssa ei lakon ehkäisemiseksi eikä lakon lopettamiseksi. Tässä ilmapiirissä yritti nyt Uraan Stuuvari yhdistys aloitella entisen kaltaista toimintaansa. Ajatus työosuuskunta-mallisesta, toiminnasta, missä työväestö olisi työnantajan roolissa, oli silloisessa työmarkkinakentässä jo lähtökohtaisesti toivoton

yritys. Mutta, stuuvarit saivat kuin saivatkin pienen Savonlinnan Puutavara Oy:n haapapölkkyjä noutamaan tulleen tanskalaisen "Signe"-laivan lastattavakseen. Lakon jälkeen ei toiminnasta enää ollut mainintoja. Luultavasti rahkeet eivät 1920-luvulla riittäneet enempään laivaustoimintaan.

## Työnantajapuoli kiristi otettaan.

Syksyllä 1920 perustivat puutavarainviejät ja ahtajaliikkeet Uraan työnantajaliiton. Tärkeänä tavoitteena oli työläisten kontrolloiminen.

- 3) että työnantajat työläisten työkyvystä, ahkeruudesta ja mieskohtaisista suhteista pidettävän valvonnan kautta tulevat suojelluiksi yllätyksiltä työväen puolelta sekä vähemmän luotettavaan aineksiin työväessä vaikutetaan kasvattavasti.

Toimenpiteenä tavoitteeseen, piti työnantajan:

- tehdä työntekijöistä tarkka luettelo, johon on merkitty työkyky, käytös, luotettavuus, palkkaedut ja muut asiaa koskevat seikat, (ELKA, Uraan Työnantajaliitto).

Uraan työväenyhdistyksen ammattiosostot jäivät pahasti alakynteeseen. Huonosti järjestäytynyt työväki joutui tyytymään kohtaloonsa.

- Työrauhan Uuraassa säilyttyä häiriytymättömänä useita vuosia, on liiton (Uraan työnantajaliitto) toiminta nykyisin voitu suurelta osaltaan kohdistaa paikakunnan olojen yleiseen parantamiseen. (Karjala, 1926, nro 281, s. 9)

Lopullisen niitin Stuuvari yhdistyksen "haihatteiluille" itsenäisenä ahtajatoimijana antoi vuoden 1928 suuri satamalakko. Sen aikana asiasta käytiin kirjeenvaihtoa Kuljetustyöväen liiton Edvard Jokelan ja Uraan stuuvari yhdistyksen puolesta kirjoittaneen Taavi Kilapan kesken. Kilappa pyytää 26.10.1928 ja 30.11.1928 päivätyissä viesteissään Uraan Stuuvari yhdistyksen toiminnan käynnistämistukea ja esittää perusteluina vuosien 1912 - 1914 lastauslukuja.

Vastauksessaan 1.12.1928 Jokela, vedoten Ruotsin ja Norjan kokemuksiin, tyrmää täysin ehdotuksen en-

tisen kaltaisesta, työosuuskuntamuotoisesta stuuvariyhdistyksestä. (Uuraan lakkotoimikunnan kirjeenvaihto 1928)

### Ammattiosastot - da, osuuskunnat - njet

Ajankohdan laajoihin, *alakohtaisiin* lakkoihin tai niillä uhkaamisiin perustuva, kommunistien käsiin joutuneen valtakunnallisen ammattijärjestön työtaistelustrategia ei suvainnut kapitalistisen työnantajan kaltaista työväenliittymää. Jok'ikisen työläisen tuli kuulua paikkakunnan ammattiosastoon, sen kautta asianomaiseen ammattiliittoon ja tämä puolestaan valtakunnalliseen ammatilliseen keskusjärjestöön, joka silloin joukkovoimalla pystyisi solmimaan edullisia työehtosopimuksia ja saisi näin kohennettua työväestön asemaa, parempia palkkoja ja työolosuhteita. Uuraan lastaajat saivat haudata haaveensa "kukkona tunkiolla" häääävästä työosuuskunnasta Uuraan satamassa. Laulun tekijän sanoin: "Aika entinen ei koskaan enää palaa".

Kuitenkin, kuin kaikuna menneisyyden mahdista nousivat Uuraan satamamiehet vielä kerran yhteisvoimin puolustamaan oikeuksiaan. Kesällä 1936 lastaajat saivat kyllikseen "löysitöistä". Suuren maailmanlaajuisen lamakauden vallitessa 1930-luvun taitteessa olivat lastausfirmat siirtyneet vuorotyöjärjestelmään, jossa kaksi jopa kolme sakkia lastasi vuoron perään samaa laivaa. Siis pahimmillaan vuorokaudet läpeensä! Firmat antoivat periksi. Siirryttiin takaisin 8-tunnin työpäivään ja ylitöistä maksettiin erilliset, kunnon ylityökorvaukset. Uuraalaiset toimivat tienraivaajina. Muissa satamissa vuorotyöstä luovuttiin myöhemmin, viimeiset vasta vuonna 1939. (Kuljetustyöläisten historia, 1986 s. 168)

### Edelleen Uuraan viisii

Huomattavasti paremmin kuin asema työmarkkinoilla säilyi kuitenkin uuraalainen *työkulttuuri*. Nopeasti ja huolella tehty lastaustyö säilyi kunniassaan.

- Ihmeteltyään kuinka suuren parkkilaivan, "Passatin", lastaus kesti (Turun satamassa sodan jälkeen) hän tuli maininneeksi työnjohtajalle, että sama laiva pantiin Uuraassa vuonna 1937 täyteen kahdessa viikossa. Työnjohtajaa nauratti ja päättään puistellen hän sanoi: "Kuule miäs, älä tul mul semssi mahrottomi haastama." - "Kysytääh kaptienilt", sanoi Olli. Kaivettiin lokikirja esille, joka kertoi lyhyesti: "1937...Uuras ...1250 std - 12 pv." (Olli Aholainen, Ravansaari-teos, s. 151)

Vieläkin paremmin säilyi ja kehittyi taiteellisen ja ruumiinkulttuurin perinne. Tavallaan jouduttiin alkamaan nolla-pisteestä. Työväentalo saatiin takaisin keväällä 1919, mutta kurjassa kunnossa. Torvet oli hakattu lyttyyn, kulissit ja muu rekvisiitta hajoitettu, huonekalut pirstottu. Mutta jo 3. elokuuta voitiin pitää ohjelmalliset tupaantuliaisjuhlat.

Heti keväällä palkattiin Työväenyhdistyksen näytelmäseuraan johtaja ja lokakuussa Uuraan Työväen Näyttämölle saatiin esityskuntoon 4-näytöksinen murhenäytelmä. Uuraan torvisoittokuntakin oli taas uusin innoin ja torvin tanssia tahdittamassa.

Kaikkinaisen hengenviljely, josta Uuraan ja Ravansaaren muistelukirjallisuus kaihoten kertoo, juontaa siten juurensa I-maailmansotaa edeltäneeseen aikaan. Versoi kansalaissodan routa-ajan päätyttyä uuteen kukoistukseensa ja näennäisesti kuihtui idän hallan henkäykseen II-maailmansodan pyörteissä. Mutta, jotain siitä varmaankin tuli meidän uuraalaisten evakoiden mukana Kanta-Suomea rikastuttamaan.



## Lähteet

ELKA, Elinkeinoelämän keskusarkisto: *Uraan Työnantajaliiton säännöt. Suuri satamalakko v. 1928 ja Lakossa olevien luetteloita.*

KA, Kansallisarkisto: *henkikirjat, kirkonkirjat*

KA, Mikkelin toimipiste: *Uraan kansakoulu.*

TY, Työväen arkisto: *Suuri satamalakko v. 1928. Uraan lakkotoimikunnan kirjeenvaihto.*

*Muistitietoa Uraan työväenyhdistyksestä.*

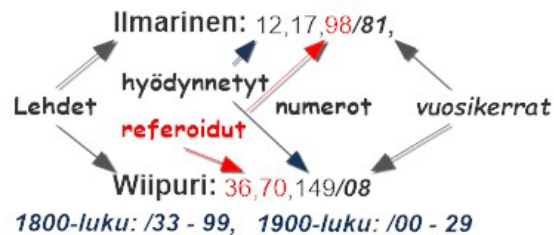
Sanomalehdet	ISSN/NB	Ilmestynyt	URL			
Ilmarinen	1457-4411	1847 - 1855	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Ilmarinen	1458-087X	1866 - 1872	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Ilmarinen	1458-0888	1874 - 1888	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Kanawa	1457-4446	1845 - 1847	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Karjala	0782-7024	1903 - 1940	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Maakansa	fk10278	1908 - 1940	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Otawa	1457-4519	1860 - 1863	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Sanan Saattaja Wiipurista	1457-4586	1833 - 1841	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Sanan-Lennätin	1457-4608	1855 - 1858	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Työ	fk14794	1904 - 1918	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Viipurin Sanomat	1458-2732	1910 - 1918	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Wiborg	1457-4837	1855 - 1861	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Wiborgs Nyheter	1458-6517	1899 - 1939	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Wiborgs Tidning	1457-487X	1864 - 1881	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Wiipuri	fk14883	1893 - 1918	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Wiipurin Sanomat	1458-2716	1884 - 1901	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Wiipurin Sanomat. Supistus	1458-2724	1901 - 1909	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Wiipurin Uutiset	1458-8749	1887 - 1888	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Östra Finland	1458-6509	1875 - 1899	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Östra Finland	fk14917	1905 - 1910	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/">https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/</a>			
Aikakauslehdet	ISSN/NB	Ilmestynyt	URL			
Kuljetustustyöläinen : Suom	fk01000	1913 - 1930	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/titl">https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/titl</a>			
Mercator : the trade journal	fk01455	1910 - 1917	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/titl">https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/titl</a>			
Metsätaloudellinen aikakaus	fk01473	1914 - 1923	<a href="https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/titl">https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/titl</a>			

---

## Kirjat

- Suomen virallinen tilasto. 1, Kauppa ja merenkulku. (1866); 1 B, Suomen laivaliikenne Venäjän ja ulkovaltojen kanssa. (1905); 1B, Merenkulku. (1921); 1 A, Ulkomaankauppa. (1926).
- Kuljetustyöläisten historia vuoteen 1970.* (1986). [Hki] :: Kuljetustyöntekijäin opintosäätiö.
- Anto, A. (1958). Työväen riennoista. In J. I. K. J. Kivi-Koskinen, Aarne Tuurna, T. Vaitavuo (Ed.), *Viipurin kirja* (pp. 587). Pieksämäki: Torkkelin säätiö.
- Autero, O. (1959). *Johannes : Viipurin läänin Rannan kihlakuntaan kuuluneen Johanneksen pitäjän historia- ja muistelmateos.* Pieksämäki :: Johannes-säätiö.
- Bergholm, T. (1988). *Kovaa peliä kuljetusalalla, Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuoteen 1924.* Helsinki :: Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT r.y.
- Haataja, L. (1977). *Suomen työväenliikkeen historia.* Hki :: Työväen sivistysliitto.
- Halme, V. (1955). *Vienti Suomen suhdannetekijänä vuosina 1870-1939.* Helsinki :: Akateeminen kirjakauppa, jakaja.
- Huunonen, S., & Ahokas, K. (2015). *Uuras : Viipurin portti maailman merille.* Helsinki :: Uuraalaiset.
- Jokiranta, E. (1985). *Uuras : muistojen saari kuvina.* [Hki] :: Uuraalaiset.
- Kosonen, M. (2016). *Viipurinlahdella, Uuraan vierellä, 1640-1939 : Pukkisaaren kronikka.*
- Kosonen, M. (2018). *Uuraan rettelöt vuonna 1896. Lyht'paalu, 1 ja 2 - 2018.*
- Kosonen (tulossa); *Uuraan lastaajien menestystarina 1896 - 1914.* Viipurin Suomalaisen Kirjallisuusseuran Toimitteita. Helsinki
- Kujala, A. (1995). *Venäjän hallitus ja Suomen työväenliike 1899-1905.* Helsinki :: Suomen historiallinen seura.
- Laine, Y. K. (1945). *Suomen poliittisen työväenliikkeen historia. 1, Kansanvaltaisuuden läpimurto.* Helsinki :: Tammi.
- Lavonius, K. A. (1956). *Suomen lastauttajain liitto 1906-1956.* Rauma :: Suomen lastauttajain liitto.
- Leino-Kaukiainen, P. (2013). Mielipideryhmiä puolueiksi. In Y. Kaukiainen, R. Marjomaa, & J. Nurmiainen (Eds.), *Viipurin läänin historia. V, Autonomisen Suomen rajamaa* (pp. 447-461). [Joensuu] :: [Karjalan kirjapaino].
- Luttinen, J. (2014). Perinteiset maaseutuelinkeinot autonomian ajalla. In Y. Kaukiainen, R. Marjomaa, & J. Nurmiainen (Eds.), *Viipurin läänin historia. V, Autonomisen Suomen rajamaa* (pp. 196-238). [Joensuu] :: [Karjalan kirjapaino].
- Oksanen, H., & Pihkala, E. (1975). *Suomen ulkomaankauppa 1917-1949 = Finland's foreign trade 1917-1949.* Helsinki :: Suomen Pankki.
- Paananen, E., & Paananen, S. (2006). *Viipurinlahden saaristo: "Siel kaik ol paremmin".* Helsinki [Simonkalliontie 7 F] :: Ravansaari-seura.
- Paaskoski, J., Knapas, R., & Leskinen, E. (2002). *Viipuriin ja maailmalle : Saimaan kanavan historia.* Helsingissä :: Otava.
- Pelkonen, H. (1998). *Viipurilaisten saateollisuus vesisahojen aikana.* Lappeenranta: eripainos.
- Pihkala, E. (1970). *Suomen ulkomaankauppa 1860-1917 = Finland's foreign trade, 1860-1917.* [Hki].
- Pusa, J., & Lohko, Y. (1981). *Uuras, muistojen saari.* [Hki] :: Uuraalaiset.
- Päiviö, R. (1992). *Uuras : luotsikylästä suursatamaksi.* [Helsinki, Kallvikintie 32] :: Uuraan saariston säätiö.
- Riimala, E. (1991). *Meren, kanavan ja laivojen Viipuri.* [Helsinki] :: Suomen laivahistoriallinen yhdistys.
- Seppo Huunonen, & Peltonen, J. (2015). Kulttuurin ja vapaa ajan uurastusta. In S. Huunonen & K. Ahokas (Eds.), *Uuras : Viipurin portti maailman merille* (pp. 110-119). Helsinki :: Uuraalaiset
- Soikkanen, H. (1970). *Luovutetun Karjalan työväenliikkeen historia.* Hki :: Tammi.
- Tiderman, O. (1930). *Old federation : minnesskrift vid Finlands stuvareförbunds tjugufemårs jubileum.* Helsingfors :: [Finlands stuvareförbund].
- Tiili, K., & Virolainen, P. (1967). *Ravansaari ja sen läntiset naapurisaaret :* Hki :: Ravansaari-seura.
- Tuominen, J. (2007). Lamposaaren laivat. *Korsteeni*, 22, 19.
- Ursin, N. R. a. (1922). *Suomen työväenliike : historiallinen katsaus.* Turku :: Sosialistin kirjapaino-osuuskunta.

## Sanoma- ja aikakauslehtiä



## Viipurin veräjänvartijana

### Ilmarinen:

2/71, 20, 40/72, 23/75, 7, 26, 39, 50, 52, 54, 55, 63, 64/76, 54, 76, 83/77, 35, 97/78, 37, 39/79, 58/80, 12, 17, 98/81, 11, 18/82, 67, 73/83, 23, 93, 103, 104, 133, 146/84, 55/85, 24, 41/86, 131/87, 110/93,

Otawa: 34, 44/62, 23, 40/63

Sanan Saattaja Wiipurista: 20 - 48/33

Sanan-Lennätin: 26/56,

Suomenlehti: 11, 17, 20, 40, /72, 36, /73, 23, 30/74,

### Wiborg 1857:

37-39, 41-45, 47-53, 55, 57-63, 65, 66, 68, 69, 71, 72, 74-76, 78-80, 82-84, 87, 88, 92/57

Wiborgsbladet: 229, /93,

### Wiborgs Nyheter:

99, 100, 101, 103-111, 113-119, 123-131, 133, 135-138, 141, 142, 144-150, 152-157, 159-161, 164-167, 170-181, 183-188, 190, 191, 193-196, 198, 199, 201-222, 286, 225-248, 250, 251, 253-255, 257-275, 298, 277-281, 283, 285, 288-292, 294-296/13

### Wiborgs Tidning:

46-50, 52, 53, 54-67, 69, -78, 80, 82-88, 90-93, 46, 59-67, 69, 71-79/67, 46, 59-67, 69, 71-79, 81-93, 95-111, 113-115, 117-123, 126, 127, 130, 132/77

### Wiipuri:

32, 61, 63, 96, 99, 160, /94, 48, 105, 110, 216, 217, 267, 277, 291/95, 109-114, 116-124, 126-141, 143-162, 255, 165-189, 191-206, 208, 209, 211, 212, 256, 214-224, 227-241, 243-250, 252, 253, 286, 258-261, 263-269A, 271-277, 279, 280/05

### Wiipurin Sanomat:

56, 112, 186, /86, 92, /87, 111, 122, 188, 198, 228, /88, 56, 71, 110, 204, /89, 6, 40, 49, /90, 200, /91, 56, /92, 110, 145, 257, 278, /93, 176, 177, 198, 277, /94, 115, 269, /95, 110, 257, 261, /96,

### Wiipurin Uutiset:

32, 91, 92, /87, 63, 68, 82, 188, 225, /88,

### Östra Finland:

114, 116-118, 122, 124, 125, 127, 129-147, 149, 154-173, 175-180, 182-191, 193, 200, 203-208, 211-216, 218-226, 228, 230-250, 252, 253, 255-260, 262, 264-267/87

Metsätaloudellinen aikakauskirja: 4, /14,

Tapio: Suomen metsänhoidon ystävien seuran aikakauskirja: 3/11,

## Ensimmäinen koitos. Uuras rettelöt 1896.

Aura: **131**,/96

Päivälehti: 273,/96

Työmies: 43,45,43,48,/96,8,39,/97,10,/10,

Työväen lehti: **43**,/96

Wiborgsbladet:

106,108-119,121,122,124,125,127-129,131-136,138,  
139,141-150,152-159,162-185,187-193,195-197,  
199-203,205-208,210-220,222,225-227,229-232,  
234-236,239,241,243-253,255,256,258,259,261,**262**,  
264,266-268,264,266-268,271,272,274,275,  
277-279,/96,3,25,258,/97,241,/98

Wiipuri:

10,25,**29**,**70**,**78**-80,84,96,**97**,**113**,**126**,**138**,141,145,189,  
203,212,224,226,**227**,**228**,232,233,243,256,259,  
260-262,**267**,280,283/**96**,3,25,/97,6,/98,264,/99,

Wiipurin Sanomat:

96,**99**,121,129,143,161,**259**,261,262,268,302,306,307,  
311,323,327,329,334,/96,29,/97,8,142A,/98

Lyht'paalu: 1,2,/2018

Östra Finland:

72,121,**137**,280,/96,25,/97,14,179,261,/98

## Aatteet ja lainavaatteet

Wiipuri:

**66**,**113**,**141**,154,**261**,227,/96,**32**,**34**,43,117,197,  
279,/97,16,64,260,261/98,7,72,17,47,63,78,  
81,143,234,264,283,296,/99,50,102,189,/00,  
65,77,82,100,168,182,187,210,248,/01,  
17,23,**34**,77,92,99,108,160,209,190,**221**,/02,  
1,21,30,65,66,84,138,145,296A,300,/03

Karjala: **228**,/15

Työmies: 8,39,/97,10,/98

Wiipurin Sanomat:

**115**,**148**,149,/96,10,82,169,197,/97,43,47  
250,/98,101,131A,153,/99,82,135,185,/00,  
59,65,/01,59,77,83,/01,5,48,50,53,66,91,  
94,/02,46,48,51,54,57,83,/03

Wiborgsbladet: 229,/93,179,181,182,184,/98,41,/99

Wibors Nyheter: 232,/01

Uusi-Suometar: 47,/98,16,70,/99

## Toinen koitos - sosialismin tulo.

Finlands Allmänna Tidning: 95,/05

Hämeen Kansa: 92,/20

Ilta-lehti: 195,/20

Itä-Suomen Sanomat: 70,/06,7,/09

Eteenpäin:

36,/08,96,**105**,/12,33,63,**83**,104,146,/13,62,/20,

Kansan lehti: 131,/06,177,194,/13

Kansan Työ: 81,120,174,180,195,/20

Karjala:

38,85,104,109,115,124,129,**132**,135,171,179,198,  
241,/04,**167**,198,203,211,**255**,258,259/05,1,270,/06

Karjalan Aamulehti: 34,121,/20

Karjalan lehti: 158,/13,109,124,/20



Maakansa: 82/**13**

Suomen Sosialidemokraatti: 86,127,193/**20**

Työmies: **129/04**,211,228/**05**

Vapaa Sana: 142/**20**

Wiborgs Nyheter:

**107,124**,129,132,133,135,171,185,221,**/04**,97,**/07**

Wiipuri:

12,**42**,47,48,61,64,102,**107**,113,117,125,**129**,132-135,  
137,179,**146**,153,163,167,186,198,234,251/**04**,29,33,53  
**59**,71,88,90A,98,**108**,127,156,167,168-171,177,196,213,  
269A,273,287B,291/**05**,1,9,16,18,25,77/**06**,167/**07**,

Suomen ammattijärjestö: 3,**/08**,5,12,**/13**

Tapio: 3,9,**/11**

Wiipurin Sanomat:

46-49,60,61,68,84/**04**,27,38,45,**57**,86,87,**91**,96,**/05**,

Työ:

11,22,211,**/05**,14,18,23,25,26,28,34,**52**,53,58,61-64,66,  
67,69,70,73,74,77,79,80,88,90,96,98,99,100,102,103,  
106,107,109,112,113,120,127,132,134,137,**146A**,146B  
**/06**,2,43,71,96,96,98,101,129,149,177,160,185,198,**277**  
**/07**,3,123,131,177,186,208,254,268,**/08**,41,53,168,188  
106,108,109,151,157,236,248,147,261,**/10**,82,289,**/11**,  
7,82,248,268,**/09**,104,92,150,197,200,202,203,205,207,  
208,213,254,271,276,**/12**,66,94,136,149,156,160-163,  
281,285,292/**13**,29,38,52,166-168,170,171,175,180,183  
190,192,205,235,270,245,25953,56,64,72,91-93,99,102,1  
118,143,152,154,**/14**,79,**/15**,34,**/16**,101,111,**/17**,

Ylimaa: 62,**20**

Åbo Underrättelser: 198,**/05**

Sahatyöläinen:

1,3,**/08**,1,**/09**,2,3,**/11**,1,2,**3**,4,**/12**,2-3,25,**/13**,1,**/14**,

## Uuraan uudistunut Työväenyhdistys

Finlands Allmänna Tidning: 94,**/06**

Karjala:

289/**05**,1,35,41,50,65,**165**,170,218,**286**,290,**/07**,122,  
135,188,203,**/08**,86,105,109,137,202,**/09**,53,**/10**

Maakansa: 4,**/09**,42,**/10**,37,**/12**

Suomen Wirallinen lehti: 68,**/06**,

Wiborgs Nyheter: 97,**/08**

Östra Finland: 50,54,**/06**

Satamatyömies: **3**,**/12**

Suomen Wirallinen Lehti: 68,**/06**

Työ:

**137/06**,4,7,**8**,**20**,39,**43**,54,62,63,**66**,71,80,81,99,101,104-  
107,113,120,124-126,129,**134**-136,138,146,152,**155**,162,  
167,171,173,178,183,185-187,**191**,192,**194**,219,227,233,  
**237,238,274,301/07**,**2**,**10**,11,18,23,27,31,40,**42**-44,49,56  
64-66,68,83,91,102,110,120,132,137,141,148,151,162,  
164,171,176,182,214,225,250,255,260,263,297,298/**08**,  
2,11,12,23,32,33,38,40,42,43,85,109,137,149,159,168,  
169,183,188,233,235,237,241,256,271,284,290,294,  
296/**09**,82,**114**,120,124,**/10**,25,67/**11**,55,72,**144**,224,  
**225**,**12**,**17**/**14**,

Wiipuri :

16,19,31,36,64/**06**,18,52,92,149,163,164,172/**07**,46,105  
118,121,123,134,214,254,**/08**,27,36-38,47,172,149,27,  
36-38,47,172,149,186,231,287/**09**,50,53,**/10**,72,114,**/12**

---

**Wiipurin Sanomat:**

16,19,31,36,64/**06**,18,52,92,149,163,164,172/**07**,46,105  
118,121,123,134,214,254/**08**,27,36-38,47,172,149,27,  
36-38,47,172,149,186,231,287/**09**,50,53,/10,72,114,/12

Toveritar: Suomen sos-dem. työläisnaisliiton ää-  
nenkannattaja: **7-8**,/29

Työläisnainen : Sosialidemokraattisen naisliiton  
äänenkannattaja: 9,20,/07,8,/08,4,/09,

---

**Kolmas koitos - kohtalonhetket****Karjala:**

98,149,208/**10**,94,147,154,175,177,293/**11**,8,132,200,  
205,225,284,296/**12**,32,39,61,66,164,207,265/**13**,  
32,33,68,76,79B,94,110,116,175,215,219/**14**,

Karjalan lehti: 38,44,/13,33,116,/14

Maakansa: 14,/10,71,/11,1,90,/12,45,146,/13

**Wiborgs Nyheter:**

23,54,146/**10**,106,186,258,264,269,281/**11**,28,32,/14

**Wiipuri:**

**74**,75,146,150,182,210,252,259,268/**10**,95,204,105,  
118,216,222,237,292/**11**,1,27,42,92,199,281,295/**12**,  
171/**13**,28,52,110,116,146,165,222/**14**,19,/16

**Wiipurin Sanomat:**

15/**9**,29,104/**10**,21,37,60,101/**11**,97/**12**,

Östra Finland: 207/**10**

**Kuljetustustyöläinen:**

**3**-5,7,8,10-12/**13**,2,5,11/**14**,10/**15**

Mercator: 7/**06**,5,10/**10**,12/**11**,1,2/**14**,1/**16**

Metsätaloudellinen aikakauskirja: 4/**14**

Registeringstidning för varu: 420/**10**

---

**Satamatyömies:**

1,**2**,3,4/**10**,1,4/**11**,1,3,5,10,11-12/**12**

Suomen ammattijärjestö: 4/**11**

Toveritar: Suomen sos-dem. työläisnaisliiton ää-  
nenkannattaja: 7-8/**29**

Työläisnainen : Sosialidemokraattisen naisliiton  
äänenkannattaja: 3,22/**10**,4/**11**,7/**12**,11,20/**13**

**Työ:**

42,296/**09**,1,4,8,20,**21**,25,29,35,37,45,46,53,57,58,61  
65,67-70,85,90,95,105,110,111,118,122,129,**130**,145  
148,163,169,184,187,207,228,232,234,237,238,**241**,  
242,246-248,253,261,266,267,280,282,294,195,297/**10**  
2,14,18,23,28,30,37,53-55,62,71,72,77,82,84,90,91,95  
99,102,116,134,138,144,147,149,153,154,164,174,175  
182,190,192,210,228,234,247,276,287,299/**11**,3,4,12,  
25,26,31,39,43,46,57,72,74,75,78,79,81,82,84,85,87,90  
100,114,135,144,155,166,180,182,186,187,190,191,  
193,195,197,198,200,201,209,210,215,**224**,225,227  
237,254,269,274,276,280,283-285,297-299,301/**12**,23  
29,31,48,52,59,64,70,75,83,89,109,115,148,155,158,165  
189,203,214,238,263,270,279,281,282,285,286,297/**13**  
6,9,12,17,33,37,43,49,54,63-65,82,86,90,116,159,165  
166,173,195,205,221,222,230-232,237,243,251,269,290  
291/**14**,16,42,59,78,108,266,296/**16**

---

**Koivusaaren satama ja sen toisenlainen  
työyhteisö**

Hufvudstadsbladet: **43**,/08

Kansan Työ: 54,108,116,120/**20**

---

Karjala: 203/**08**,32/**14**,188/**20**

Karjalan Aamulehti: 116/**20**

Karjalan lehti: 185,240/**13**,

Kotkan uutiset: **20/97**

Säkkijärven Sanomat: 28,34/**05**

Työ:

90/**06**,62,143,149,155,156,158,174,181,198,247,  
264/**07**,105,213,140,208/**08**,146,193/**09**,**21**,70,236,  
272/**10**,12,49,64,73,92,149/**11**,77,79,**138,191**,192/**12**,  
52,54,55,60,174,244,266,281,282/**13**,23,59,91,102,  
164,170,208/**14**,94,299/**16**,160/**17**,

Wiborgs Nyheter: 111/**00**,200/**04**,246/**08**,116/**13**

Teollisuuslehti Suomen: 6,/**20**

---

## Epilogi - nyrkki taskuun

Kuljetustustyöläinen: 8,/**29**

Rekisterilehti: 34,/**20**

Wiipuri :

299/**96**,90,248/**97**,194/**02**,100/**03**,**17,219**,239/**04**,83,  
198,223,287B/**05**,**9/06**,**36,70**,149/**08**,76/**11**,144/**12**,

Wiipurin Sanomat: **295/95**,121/**08**

Östra Finland: 30/**98**,**212/06**

Kaukomieli: **5/12**

Kuljetustustyöläinen: **5,12/13,2/14**

Mercator: 6/**10**

Sahatyöläinen: **3/08,3/11**

Satamatyömies: 1,2/**10**,2,4,6/**11**,2,3,11-12/**12**

Suomen ammattijärjestö: 3/**08**,9/**10**

Tapio: **10/10**

---

Sosialistinen Aikakauslehti: **6,19**

Tapio: 3,/**29**,

---

